

TRATON

DELIVER

2022

Geschäftsbericht der
TRATON GROUP



NAVISTAR



Truck
Bus

In einer sich stark wandelnden Transportbranche bringen unsere Nutzfahrzeuge zuverlässig täglich Waren und Personen von A nach B. Dekarbonisierung, Elektrifizierung und Digitalisierung – wir haben uns klare Ziele gesteckt und setzen konsequent die nötigen Maßnahmen um. Dafür stärken wir die Zusammenarbeit unserer Marken, optimieren unsere Kostenbasis und schaffen nachhaltig Wert. Und wir entwickeln neue Geschäftsmodelle für den Erfolg unserer Kunden auch in Zukunft.

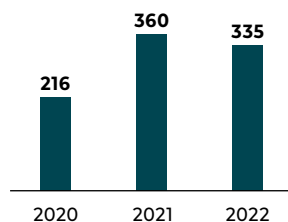
DELIVER – die TRATON GROUP mit ihren starken Marken liefert.

Über TRATON

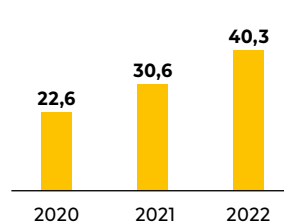
Die TRATON GROUP gehört zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Unsere Mission ist es, den Transport neu zu erfinden – mit unseren Produkten und Dienstleistungen und als Partner unserer Kunden.



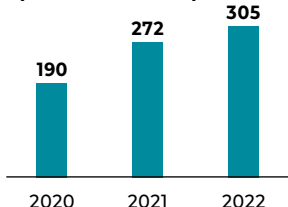
Auftragseingang*
(in Tsd. Einheiten)



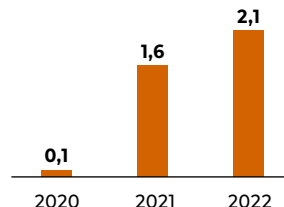
Umsatz*
(in Mrd €)



Absatz*
(in Tsd. Einheiten)



Bereinigtes operatives Ergebnis*
(in Mrd €)



* inkl. Navistar ab dem 2. Halbjahr 2021



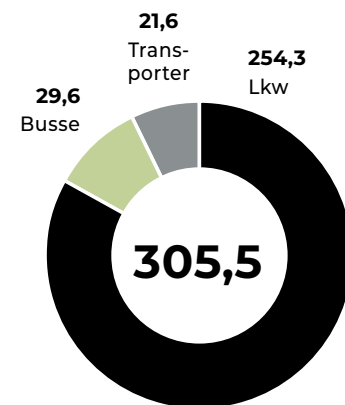
NAVISTAR



Absatz

(in Tsd. Einheiten)

Geschäftsjahr 2022



Geschäftsjahr 2022

100.356

Mitarbeiter weltweit

5,1 %

Bereinigte operative Rendite

2,28 €

Ergebnis je Aktie

Nachhaltigkeit ist einer der zentralen Grundsätze und verantwortungsbewusstes Verhalten hat in der TRATON-Strategie höchste Priorität.

4

globale
Nutzfahrzeugmarken
unter einem Dach

28

Standorte

weltweit

Produktions- & Montagestandorte weltweit



13



8

NAVISTAR

5



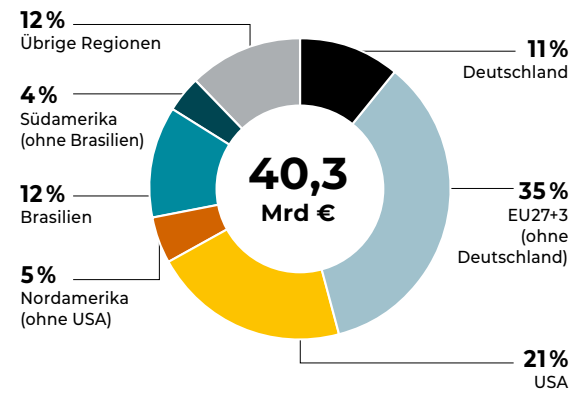
Truck
Bus

2

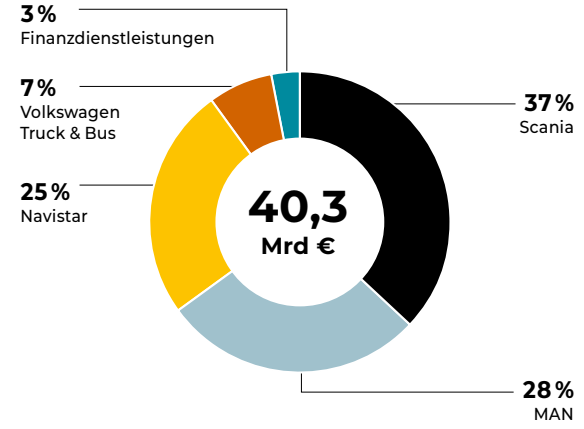
Mehr unter:
Standorte

Umsatz in 2022

Nach Regionen



Nach Marken



Wichtige

Meilensteine



2015

TRATON's Vorgänger Volkswagen Truck & Bus wird mit den Marken Scania, MAN und Volkswagen Caminhões e Ônibus gegründet.

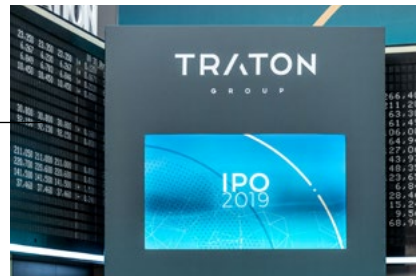


2018

Namensänderung in TRATON

2019

Erfolgreicher Börsengang der TRATON SE

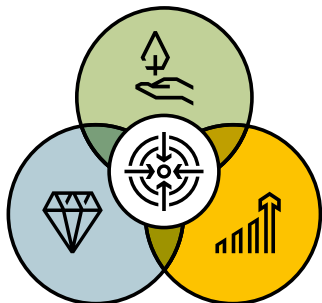


2021

Übernahme von Navistar

2021+

Neue Strategie TRATON Way Forward

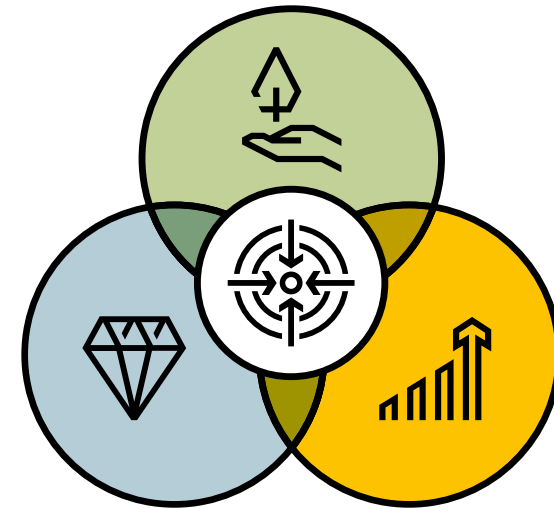


2022

Lade-Joint-Venture Milence gemeinsam mit Daimler Truck und Volvo Group

TRATON Way Forward

Mit unserer neuen Strategie TRATON Way Forward haben wir uns klare Ziele gesetzt und werden konsequent die notwendigen Schritte gehen, um diese Ziele zu erreichen: Förderung von Nachhaltigkeit, langfristige Wertschöpfung und Entwicklung neuer Geschäftsmodelle. Damit entsprechen wir unserem Unternehmenszweck – Transforming Transportation Together. For a sustainable world.



Verantwortungsvolles Unternehmen

Verantwortungsvolles Verhalten zur obersten Priorität machen – bei allem, was wir tun



Wertschöpfung

Den Fokus auf nachhaltige Wertschöpfung für unsere Stakeholder setzen



TRATON Accelerated!

Unsere Rolle im Logistik-Ökosystem der Zukunft aktiv gestalten



Strategieumsetzung & Governance

Konsequent die notwendigen Schritte gehen, um unsere Ziele zu erreichen

Verantwortungsvolles Unternehmen

Die TRATON GROUP verpflichtet sich dazu, ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen zu werden. Dabei unternehmen alle Marken erhebliche Anstrengungen und machen große Fortschritte in ihrem Bestreben, noch nachhaltiger zu werden. Dekarbonisierung spielt dabei eine tragende Rolle. Mit unseren batterieelektrischen Fahrzeugen tragen wir maßgeblich zur Bewältigung des Klimawandels bei.

Mehr unter:
Nichtfinanzielle Konzernklärung



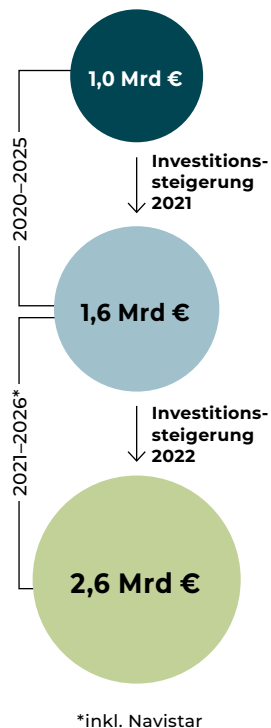
TRATON treibt die Elektrifizierung voran. Das zeigt die Beteiligung von Scania am Batteriehersteller Northvolt und die Batteriepackfertigung von MAN in Nürnberg.



Dieser eTruck, der erste batterieelektrische schwere Lkw von MAN, wird mit intern gefertigten Batterien betrieben und ab 2024 erhältlich sein.



Wir steigern unsere Investitionen in E-Mobilität:



Wir bauen eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur in Europa auf:

>1.700

öffentliche Ladestationen



500 Mio €

gemeinsame Investitionen



- Gründung des Joint Ventures Milence mit Daimler Truck und der Volvo Group im Juli 2022
- Unabhängiges Management-Team gebildet
- Fokus auf schwere Lkw im Fernverkehr mit einem Ladefenster von 45 Minuten

- Ladenetz für alle Marken verfügbar und zugänglich machen
- Vertrauen der Kunden in E-Mobilität stärken
- Unterstützung des Vorhabens der EU, auf klimaneutralen Transport umzustellen

Mehr unter:
Wettlauf gegen die Zeit

Ca.

50%

der von uns weltweit verkauften Fahrzeuge sollen 2030 batterieelektrisch sein.



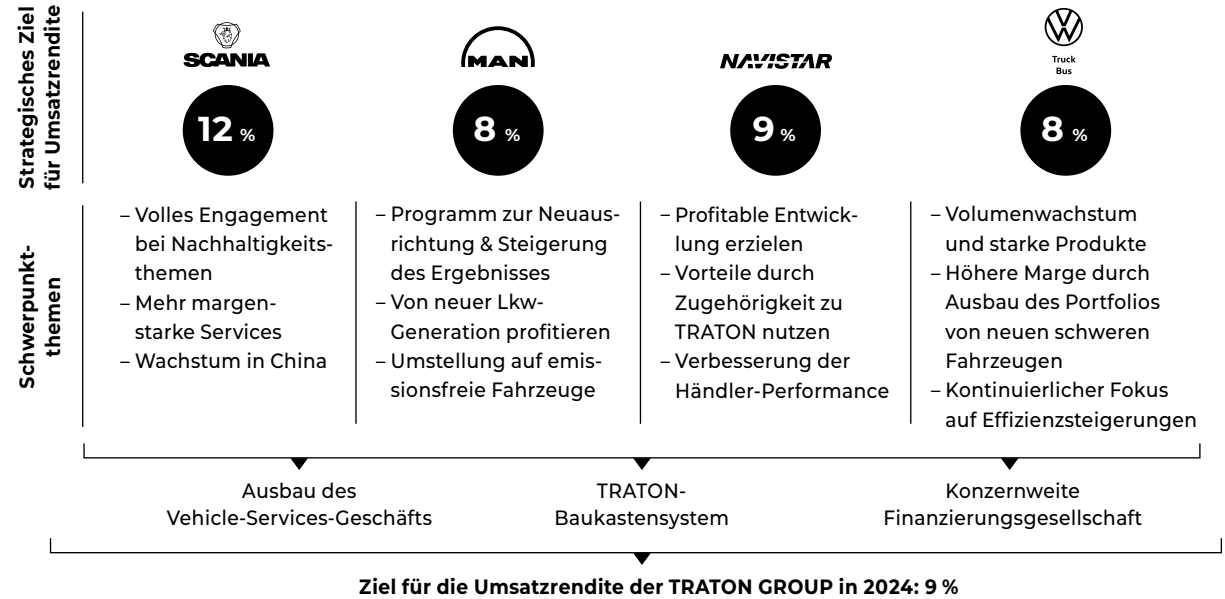
Die TRATON GROUP steht hinter dem Pariser Klimaabkommen. Und um Emissionen zu reduzieren, haben sich unsere Marken wissenschaftlich fundierte Klimaschutz-Ziele gesetzt oder sind dabei, solche festzulegen.

Wertschöpfung

Die Zusammenarbeit unserer Marken wird effizienter und mit einem noch stärkeren Fokus auf die Bedürfnisse der Kunden werden sie ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern. Wir optimieren unsere Kostenbasis und schaffen langfristigen Wert.



Wir wollen ehrgeizige Rendite-Ziele erreichen:



Neues Familien-Mitglied

Mit Navistar haben wir bereits viel erreicht und arbeiten an weiteren Zielen für das US-Unternehmen:



Weitergehende Harmonisierung von Navistar's Werten und Kultur mit denen von TRATON



Entwicklung von Lösungen, die den Übergang zu einer nachhaltigeren Zukunft vorantreiben



Verbesserung der Rentabilität zur Steigerung der Umsatzrendite und des Unternehmenswertes



Nutzung der Technologie der Gruppe und Erweiterung der Geschäftsmodelle zur Steigerung der Umsatzströme



Navistar setzt im integrierten Antriebsstrang S13 die gruppenweite Motorenplattform Common Base Engine ein.

Wir werden das Potenzial unserer Marken in China nutzen:

✓ Größter Nutzfahrzeugmarkt der Welt

✓ In der Regel Verkauf von ca. einer Million Lkw pro Jahr

✓ Übergang zu anspruchsvolleren Produkten

Wir sind der erste westliche Lkw-Hersteller mit einer Zulassung für eine völlig eigenständige Produktion in China:

✓ Grundsteinlegung für das Werk in Rugao im Juni 2022

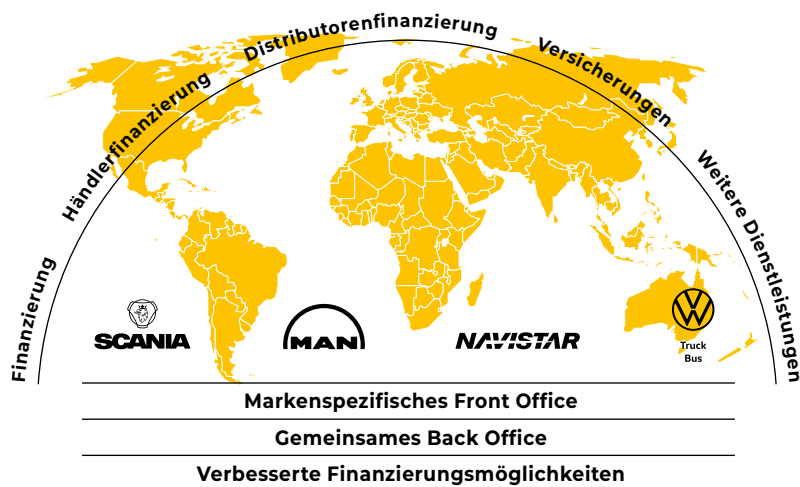
✓ China als F&E-Zentrum für Entwicklung und Technologie der Zukunft sowie als Export-Hub für andere asiatische Märkte

TRATON Accelerated!

Wir verfolgen einen klaren Fahrplan für unsere elektrifizierten, vernetzten und automatisierten Nutzfahrzeuge. Wir entwickeln neue Geschäftsmodelle und stärken Partnerschaften für den Transport der Zukunft.



Wir bauen TRATON Financial Services auf, eine leistungsstarke gruppenweite Geschäftseinheit für Finanzdienstleistungen:



Plattform für autonomes Fahren als Wegbereiter

Wir entwickeln Plattform-Elemente, die für alle Geschäftsmodelle im Zusammenhang mit autonomen, vernetzten und elektrifizierten Fahrzeugen von maßgeblicher Bedeutung sind:

Autonome Fahrzeuge + Services

- E-Fahrzeuge für autonomes, vernetztes Fahren
- Wartungs- und Reparaturservices
- Weitere Dienstleistungen



Selbstfahrsystem

- Virtueller Fahrer
- Autonome Strecken



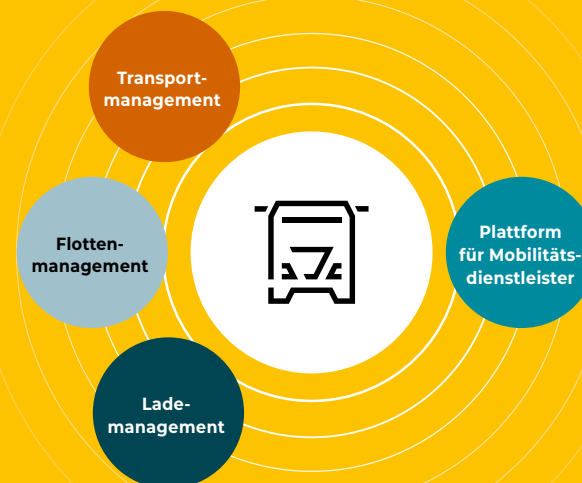
Kontrollturm

- Grundlegende Fahrzeugdisposition
- Integration in übergeordnete Systeme
- Überwachung und Fernwartung



Volkswagen Truck & Bus bietet mit dem Lkw e-Delivery maßgeschneiderte Dienstleistungen, etwa die Beratung von Kunden bezüglich der besten Lade- und Energielösung für ihre Anwendungsfälle, um die Gesamtbetriebskosten zu optimieren.

Wir bauen um unsere Kunden ein lösungsorientiertes Ökosystem auf:



Strategieumsetzung & Governance

Wir setzen unsere Strategie TRATON Way Forward konsequent um. Mit unserer neu gegründeten Einheit Industrial Operations und dem TRATON-Baukastensystem werden wir die Zusammenarbeit zwischen unseren Marken noch effizienter gestalten.



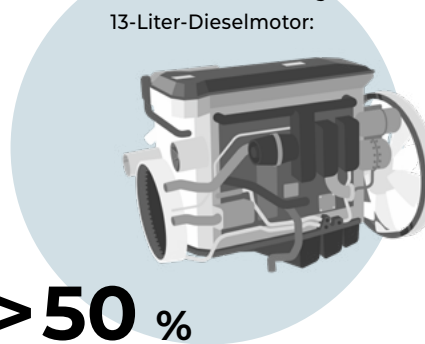
Markenübergreifende Zusammenarbeit auf einer neuen Ebene:



Mehr unter:
Stark allein, stärker zusammen

Nr. 1

Unser Common Base Engine ist weltweit der nachhaltigste 13-Liter-Dieselmotor:



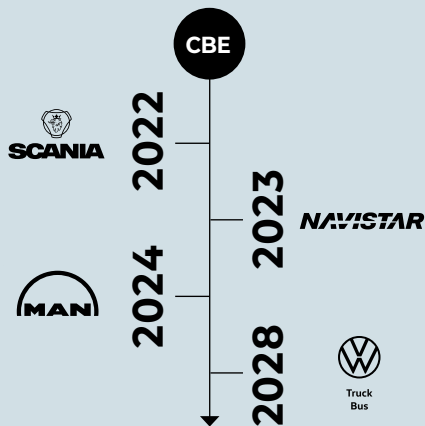
> 50 %

der Lkw-Kosten entfallen auf den Antriebsstrang.

> 80 %

gemeinsame Komponenten im Motor

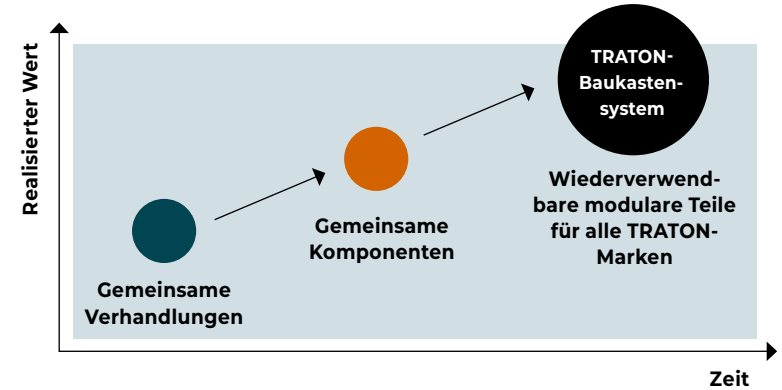
Die Einführung des neuen Dieselmotors CBE erfolgt schrittweise:



Mehr unter:
Schnittstelle zur Zukunft

TRATON-Baukastensystem

Die rentable Fertigung von hohen Stückzahlen, basierend auf Scania's etabliertem Baukastensystem Bygglåda, sichert uns einen langfristigen Wettbewerbsvorteil:



Prinzipien des TRATON-Baukastensystems

Einheitliche Schnittstellen in der Gruppe

Eine identische Lösung für dieselbe Anforderung

Ausgewogene Performance-Schritte



Der Scania 460 R Highline ist das erste Fahrzeug mit dem 13-Liter-Dieselmotor Common Base Engine, der in intensiver Zusammenarbeit der TRATON-Marken entwickelt wurde.

Mehr unter:
An einem Strang

„Wir werden unsere Strategie mit Leben erfüllen.“



Mit vereinten Kräften den Wandel in eine nachhaltige Transportwelt gestalten, diese Strategie der TRATON GROUP ist 2022 in eine neue Phase eingetreten. Jetzt geht es darum, sie mit Leben zu erfüllen und dabei neue Werte zu schaffen. Im Interview erläutert TRATON-CEO Christian Levin, wo dies bereits begonnen hat und welche Aufgaben 2023 wichtig werden.

Das Jahr 2022 war geprägt von globalen Herausforderungen. Wie blicken Sie darauf zurück?

In meinem ganzen Arbeitsleben gab es kein Jahr, in dem so viele Herausforderungen zur gleichen Zeit zusammentrafen – von der Corona-Pandemie über gestörte Lieferketten mit Engpässen bei den Halbleitern bis hin zum Krieg in der Ukraine, der Energiekrise in Europa und der Inflation. Ein wichtiges Ziel der TRATON GROUP war, dass wir dessen ungeachtet weiter Werte schaffen. Dabei sind die Marken von zentraler Bedeutung, zwei möchte ich besonders positiv hervorheben: Volkswagen Truck & Bus konnte seine Profitabilität deutlich verbessern und das Produktangebot in wesentlichen Teilen modernisieren. Auch Navistar machte deutliche Fortschritte beim Produktportfolio, und wir haben im texanischen San Antonio eine Fabrik in Betrieb genommen, um die Produktionskapazitäten zu erweitern.

Wie sieht es mit den europäischen Marken Scania und MAN aus?

Scania steht für den größten Teil des Gewinns und der Mitarbeiter in der Gruppe und hatte viele Herausforderungen zu bewältigen, zum Beispiel bei den Lieferketten. Gleichzeitig ist die Marke die erste, die die neue gemeinsame Antriebsstrang-Plattform im Markt einführt. Mit den dafür aufgestellten Lieferstrukturen wird Scania 2023 auf die Erfolgsspur zurückkehren. MAN hatte ebenfalls ein schwieriges Jahr mit vielen Restrukturierungen, aber wir werden 2023 sehen, dass auch MAN zur Wertschöpfung der Gruppe beitragen kann.

Auf welche Weise kann TRATON den Erfolg der Marken fördern?

Die TRATON GROUP wird die Marken entscheidend dabei unterstützen, Werte zu schaffen. Hier haben wir im vergangenen Jahr wichtige Voraussetzungen geschaffen, zum Beispiel mit dem TRATON Modular System. Diese gemeinsame Produktplattform ermöglicht standardisierte Schnittstellen für unterschiedliche Konfigurationen, um die Module für kundenspezifische Lösungen optimal in das Portfolio unserer Marken zu integrieren. Mit der Zeit wird es also immer mehr gemeinsame Entwicklung innerhalb der Unternehmensgruppe geben.

10.000

Ingenieure und Experten arbeiten an den richtigen Technologien, um alle Marken zum Erfolg zu führen.

Wie schnell wird das gehen?

Eine solche Entwicklung braucht Zeit. Aber um das Ganze zu beschleunigen, haben wir unsere Organisation neu aufgestellt. So haben wir 2022 eine zentrale Forschungs- und Entwicklungsabteilung aufgebaut. Jeder, der im Bereich Forschung und Entwicklung arbeitet, ist jetzt Teil eines globalen Teams. Außerdem arbeiten wir zukünftig auch in anderen Bereichen noch enger zusammen, etwa im Einkauf, in der Logistik und in der Produktion. Und nicht zuletzt haben wir auf Gruppenebene eine zentrale Group Product Management Einheit eingerichtet.

In welchem Verhältnis stehen diese beiden Bereiche zueinander?

Die beiden Bereiche nehmen zusammen mit den Marken eine Schlüsselstellung ein, wenn es um Innovationskraft geht. Das Group Product Management hat als strategische Einheit die Aufgabe, die Bedürfnisse unserer Kunden zu verstehen – und zwar in allen Marken und Anwendungen. Gemeinsam mit Industrial Operations geht es dann darum, aus diesem Verständnis heraus konkrete Produkte, Services und technische Lösungen zu entwickeln, die zu diesen Bedürfnissen passen, um unsere Kunden zu bedienen. Damit stellen wir sicher, dass wir mit unseren enormen Ressourcen in Forschung und Entwicklung mit mehr als 10.000 Ingenieuren und Experten an den richtigen Technologien arbeiten, um alle unsere Kunden zum Erfolg zu führen – und somit auch unsere Marken.

Kommen wir zum kulturellen Aspekt der Zusammenarbeit: Welche Rolle spielen die gemeinsamen Werte, die TRATON definiert hat?

Unser Ziel ist, dass es völlig normal ist, wenn ein Mitarbeiter für unterschiedliche Marken arbeitet und seine Kompetenzen dort teilt. Man arbeitet also nicht mehr sein ganzes Berufsleben lang für eine einzige Marke, sondern man wechselt von Zeit zu Zeit. Das setzt voraus, dass wir als Gruppe über starke Werte verfügen, die den Mitarbeitern – wo immer sie auch sind – als Leitlinie und Orientierung dienen. Um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten und gemeinsame Plattformen zu bauen, profi-

„Wir brauchen gemeinsame Werte und einige einheitliche Führungsprinzipien. Mir ist aber sehr wichtig zu betonen, dass wir keine Einheitskultur anstreben.“

Christian Levin,
Vorstandsvorsitzender der TRATON SE

tieren wir von gemeinsamen Werten. Deswegen haben wir gruppenweit fünf Werte definiert: Kunde zuerst, Respekt, Teamgeist, Verantwortung und Verschwendung vermeiden.

Welcher dieser Werte ist am wichtigsten für die erfolgreiche Kooperation in der TRATON GROUP?

Geht es um die Zusammenarbeit in der Gruppe, dann ist aus meiner Sicht der Wert Respekt entscheidend. Jeder und jede Einzelne muss gegenüber anderen Kollegen aus anderen Firmenkulturen und Ländern Respekt aufbringen. Wir müssen neugierig sein und versuchen zu verstehen, warum die Kollegen die Dinge vielleicht auf eine andere Weise angehen als wir selbst. Denn nur wenn wir mehrere Perspektiven in Betracht ziehen und enger zusammenarbeiten, können wir das Beste aus uns herausholen. Wenn wir das mit unseren 100.000 Mitarbeitern in der gesamten TRATON GROUP umsetzen, dann haben wir ein enormes Potenzial. Der nächste Schritt wird sein, dass wir im Laufe des Jahres 2023 aufbauend auf den Werten auch gemeinsame Führungsprinzipien ausarbeiten.

Christian Levin

wurde 1967 geboren. Nach seinen Abschlüssen als Bachelor of Science in Business & Administration sowie als Master of Science in Mechanical Engineering startete er 1994 seine Karriere als Trainee bei Scania. Nach einigen Management-Stationen wurde er 2010 zum Executive Vice President und Head of Commercial Operations von Scania berufen. Ab 2019 war er als Chief Operating Officer Mitglied des Vorstands der TRATON SE. Seit Mai 2021 ist Christian Levin Chief Executive Officer von Scania und seit Oktober 2021 zusätzlich Vorstandsvorsitzender der TRATON SE.



Werden sich dadurch die Kulturen der Marken innerhalb der Gruppe annähern?

Wir brauchen gemeinsame Werte und einige einheitliche Führungsprinzipien. Mir ist aber sehr wichtig zu betonen, dass wir darüber hinaus keine Einheitskultur in der TRATON GROUP anstreben. Denn wir wollen die Kunden mit einbeziehen, und die haben traditionell eine starke Bindung zu den Marken. Da geht es nicht nur um die Produkte, sondern zum Beispiel auch um die Art und Weise, wie ein bestimmter Partner einer Marke mit seinen Kunden kommuniziert. Diese Einzigartigkeit wollen wir nicht verwässern.

2022 ist die TRATON-Strategie in eine neue Phase eingetreten, die Sie mit den Worten „Execution Now“ bezeichnen. Was genau meinen Sie damit?

Ich meine damit, dass wir jetzt von der Theorie in die Praxis kommen. Auf dem Papier ist die TRATON-Strategie exzellent definiert: Wir wollen den Wandel in eine nachhaltige Transportwelt gestalten. Mit dem Führungsteam innerhalb der TRATON GROUP geben wir nun das Versprechen: Wir werden liefern. Wir werden unsere Strategie mit Leben erfüllen, indem wir die operativen Herausforderungen im Detail angehen – zum Beispiel mit unserer gemeinsamen Produktplattform oder mit unserer gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Hier sind wir 2022 schon einen großen Schritt vorwärts gegangen und werden unsere Arbeit daran in diesem Jahr weiter intensivieren.

Wie kann TRATON ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen werden und welche Bedeutung kommt dabei der Elektrifizierung der Transportbranche zu?

Wir haben mit Scania und MAN zwei Marken, die bei ihren Nachhaltigkeitszielen bereits mit Science Based Targets arbeiten. Damit gehen sie den von der Science-Based-Targets-Initiative definierten Weg, um im Einklang mit den Zielen des Pariser Abkommens die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Navistar und Volkswagen Truck & Bus bereiten sich darauf vor, dies in naher Zukunft auch zu tun. Die Einführung von Science Based Targets ändert alles, weil wir damit unsere Arbeit für mehr Nachhaltigkeit eindeutig messen und ausrichten können. Das ist ein großer Schritt für die TRATON GROUP, um ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen zu werden.

Das Thema Elektrifizierung ist wichtig, weil mehr als 95 Prozent unseres CO₂-Fußabdrucks durch den Betrieb unserer Lkw und Busse beim Kunden entstehen. Unsere Lösung ist die Einführung batterieelektrischer Fahrzeuge. Schon jetzt haben unsere Marken ein breites Angebot. Gleichzeitig bündeln wir unsere Kräfte bei der Entwicklung von E-Fahrzeugen. Für das Jahr 2023 erwarten wir einen deutlichen Anstieg der Bestellungen von E-Fahrzeugen bei Scania, Navistar und Volkswagen Truck & Bus. MAN wird 2024 mit dem Launch des neuen eTruck durchstarten. Damit werden wir unsere Position als verantwortungsvolles Unternehmen weiter ausbauen.

Mehr als
95%
unseres CO₂-Fußabdrucks entsteht durch den Betrieb unserer Lkw und Busse beim Kunden.

Wettlauf gegen die Zeit



Die Zukunft der Antriebe im Transportsektor ist batterieelektrisch – und sie steht unmittelbar bevor, davon ist man bei TRATON überzeugt. Dabei ist Eile geboten, vor allem bei der Lösung des Henne-Ei-Problems für eine europaweite Ladeinfrastruktur. ▶

Ein Kommentar von Atif Askar, Head of Business Development, Strategy und M&A bei der TRATON GROUP



Wenn wir im Fernverkehr 10.000 Diesel-Lkw von der Straße nehmen und durch Elektrofahrzeuge ersetzen, sparen wir bis zu eine Million Tonnen CO₂ – und das jedes Jahr. Im Vergleich zu anderen Maßnahmen ist dieser Effekt aber nicht nur gewaltig, sondern auch überraschend einfach zu erreichen. Wir brauchen keine völlig neue Technologie: Batterien, eine Achse mit gewickeltem Motor, das gibt es heute schon – auf der Lkw-Seite sind wir also bereit. E-Fahrzeuge gibt es jetzt schon bei den Unternehmen der TRATON GROUP zu kaufen: den 26-Tonner von Scania zum Beispiel, E-Busse und Transporter von MAN, elektrische Schulbusse von IC Bus, einer Marke von Navistar, oder den 14-Tonner e-Delivery von Volkswagen Truck & Bus. Ein 40-Tonner von Scania wird Ende des Jahres 2023 erhältlich sein, der zukünftige eTruck von MAN Ende 2024. Das größte Problem beim Ausstieg aus dem Diesel werden also nicht die Lkw sein, sondern die Ladeinfrastruktur.

Beim Laden kennen wir grob zwei Anwendungsfälle: Viele Kunden fahren nicht mehr als 500 Kilometer am Tag, zum Beispiel im regionalen Lieferverkehr, Personennahverkehr oder mit Baustellenfahrzeugen. Solche Fahrzeuge können über Nacht laden, brauchen also nicht einmal eine besonders leistungsstarke Stromversorgung. Anders sieht es für den Fernverkehr und die öffentliche Ladeinfrastruktur aus. Hier haben wir das typische Henne-Ei-Problem: Keiner kauft E-Lkw, solange es kein Ladenetzwerk gibt, und keiner baut die Infrastruktur, solange es keine Nutzer gibt. Deshalb haben wir uns mit den anderen großen Nutzfahrzeugherstellern zusammengetan und das Joint Venture Milence gegründet. 75 Prozent beträgt der Marktanteil der Hersteller, die Milence gegründet haben und wir wollen in den nächsten vier Jahren insgesamt eine halbe Milliarde Euro investieren, mit denen mindestens 1.700 Hochleistungs-Ladepunkte in ganz Europa gebaut werden können. Das wird nicht ausreichen, ist aber ein wichtiger Anfang und schafft eine kritische Masse, die nötig ist, um das System zum Laufen zu bringen. Es signalisiert auch ganz klar dem Markt und den Kunden: Wir als Hersteller sind bereit für die Transformation.

Batterie ist die bessere Lösung

Oft wird neben der Batterie auch Wasserstoff als ein Baustein in einem technologieoffenen Antriebsmix gesehen. Was ist also mit der Brennstoffzelle als Alternative? Unsere Kunden achten sehr genau auf die TCO, die Total Cost of Ownership. Bei der Betrachtung dieser Gesamtkosten gibt es einen Riesenvorteil für batterieelektrische Fahrzeuge: Ein klassischer Kunde von Fernverkehr-Lkw in Europa wendet etwa 40 Prozent seiner Gesamtkosten für Antriebsenergie auf, heute also für Diesel. Nur gut zehn Prozent entfallen über die Laufzeit gesehen auf den Lkw selbst. Strom kostet pro Kilometer aber nur etwa die Hälfte von Diesel. Selbst wenn sich der Preis des Lkw mehr als verdoppelt,

Milence

heißt das Joint Venture für eine europaweite Ladeinfrastruktur.

1.700

Hochleistungs-Ladepunkte wird Milence in Europa bauen.

500 Mio €

werden in den nächsten Jahren in eine Ladeinfrastruktur investiert.

75%

ist der Marktanteil der Hersteller, die Milence gemeinsam gegründet haben.

„Wenn unsere Kinder 2040 auf die Zeit jetzt zurückblicken, werden sie uns fragen: Warum habt ihr das nicht früher erkannt?“

Atif Askar,
Head of Business Development, Strategy und
M&A bei der TRATON GROUP

sparen unsere Kunden also bares Geld. Für den Wasserstoff-Lkw gilt das deutlich weniger: Ein Brennstoffzellenantrieb verbraucht vom Windrad bis zur Radnabe dreimal so viel Energie wie ein batterieelektrischer Antrieb – daran lässt sich physikalisch grundlegend nichts ändern. Wasserstoff wird in Nischen einen Platz finden, für die allermeisten Anwendungen ist eine Batterie aber die bessere Lösung, sie ist ressourcenschonender und damit schlicht billiger. Das gilt selbst dann noch, wenn grüner Wasserstoff tatsächlich einmal in ausreichender Menge und großflächig verfügbar sein sollte. Ein weiterer Vorteil von Batterien: Wir müssen nicht warten, wir können heute schon mit der Elektrifizierung anfangen. Und deswegen positionieren wir uns bei TRATON ganz klar: Der batterieelektrische Antrieb wird die Haupttechnologie sein.

Europa und die USA sind bei der Elektrifizierung des Transportsektors Vorreitermärkte, gefolgt von China. Die Rahmenbedingungen sind allerdings überall auf der Welt ähnlich. Die anderen Märkte kommen später, aber sie kommen. Was viele dabei noch nicht verinnerlicht haben: Der Wandel ist keine Reise, die wir in der Zukunft antreten werden. Wir bei TRATON – genauso wie viele unserer Kunden – haben die Weichen längst gestellt. Es geht nur noch um eine Frage: Wie können wir maximale Geschwindigkeit erreichen? Deswegen müssen auch unsere politischen Entscheidungsträger ihre ganze Aufmerksamkeit darauf richten, so schnell und umfangreich wie möglich die passenden Rahmenbedingungen bereitzustellen.

Berechenbare Disruption

Die Diskussion, wann der letzte Diesel vom Band läuft, führt dabei in die falsche Richtung. Ob wir 2039 oder 2040 die letzten Verbrenner produzieren, spielt eine untergeordnete Rolle, wenn wir uns anschauen, wie wir möglichst schnell möglichst viel CO₂ einsparen können. Der schnelle Hochlauf in den frühen Jahren – also jetzt – ist viel entscheidender. Und tatsächlich ist in unseren Prognosen bereits im Jahr 2030 die Hälfte unserer abgesetzten Fahrzeuge batterieelektrisch. Der Wandel vollzieht sich wie im Lehrbuch in Form einer S-Kurve – bei solch einem Verlauf ist 2040 ohnehin Schluss mit dem Verbrenner, schon allein aus wirtschaftlichen Gründen.

Wenn unsere Kinder 2040 auf die Zeit jetzt zurückblicken, werden sie vielleicht sagen: Das war wohl die berechenbarste Disruption, die man sich vorstellen kann. Ihr wusstet, dass die Energiekosten entscheidend sind. Ihr wusstet, was Strom, Diesel und Wasserstoff kosten werden. Ihr wusstet, wie diese Kosten zueinander in Bezug stehen und wie sie sich langfristig relativ zueinander verhalten. Warum habt ihr so lange gebraucht? Warum habt ihr das nicht früher erkannt? Wir haben es erkannt. Jetzt müssen wir schnell handeln und zwar nicht nur bei TRATON, sondern auch die Politik, unsere Kunden und die Gesellschaft.



Die Navistar Marke IC Bus, Marktführer für Schulbusse in Nordamerika, hat bereits ein emissionsfreies Fahrzeug im Angebot.

500 km

fahren viele Anwender höchstens pro Tag.

1 Mio

Tonnen CO₂ pro Jahr werden eingespart, wenn 10.000 Diesel-Lkw im Fernverkehr durch E-Lkw ersetzt werden.

NAVISTAR
IC Bus CE Electric School Bus



Motorleistung:	max. 250 kW
Batteriekapazität:	bis zu 315 kWh
Reichweite:	bis zu 321 Kilometer
Produktionsstart:	2021

NAVISTAR
International eMV



Motorleistung:	max. 250 kW
Batteriekapazität:	210 kWh
Reichweite:	217 Kilometer
Produktionsstart:	2021

MAN
eTGE



Motorleistung:	max. 100 kW
Batteriekapazität:	35,8 kWh
Reichweite:	bis zu 130 Kilometer
Produktionsstart:	2018

Zukunft schon heute

Die TRATON GROUP ist bereit für die batterieelektrische Zukunft im Transportsektor – und treibt den Antriebswandel mit voran. Schon heute kann man E-Fahrzeuge von Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus kaufen. Zu den Transportern, Lkw und Bussen mit Batterie von heute werden bald weitere kommen, darunter auch 40-Tonner von Scania und MAN.

MAN
eTruck



Motorleistung:	bis zu 350 kW
Batteriekapazität:	bis zu 500 kWh
Reichweite:	bis zu 400 Kilometer
Produktionsstart:	2024

MAN
Lion's City E



Motorleistung:	bis zu 320 kW
Batteriekapazität:	bis zu 640 kWh
Reichweite:	bis zu 350 Kilometer
Produktionsstart:	2020

MAN
eTGM



Motorleistung:	max. 264 kW
Batteriekapazität:	185 kWh
Reichweite:	bis zu 190 Kilometer
Produktionsstart:	2019

SCANIA
BEV Regional



Motorleistung:	450 kW
Batteriekapazität:	624 kWh
Reichweite:	bis zu 350 Kilometer
Produktionsstart:	2023

SCANIA
Citywide LF



Motorleistung:	300/250 kW
Batteriekapazität:	bis zu 330 kWh
Reichweite:	bis zu 320 Kilometer
Produktionsstart:	2021

VOLKSWAGEN TRUCK & BUS
e-Delivery



Motorleistung:	bis zu 300 kW
Batteriekapazität:	192 kWh
Reichweite:	bis zu 250 Kilometer
Produktionsstart:	2021

Annette Danielski

wurde 1965 geboren. Nach ihrem Diplomabschluss in BWL sammelte sie mehr als 30 Jahre internationale Erfahrung in den Bereichen Finanzen und Controlling. Von 1988 bis 2017 war sie bei der Daimler AG, zuletzt in unterschiedlichen Führungspositionen. Bei der Audi AG leitete sie von 2017 bis 2018 das Konzerncontrolling. Im Oktober 2018 wechselte sie zur TRATON SE. Dort leitete sie bis September 2021 den Bereich Konzernfinanzen und wurde im Oktober 2021 in den Vorstand berufen.



„Wir machen uns unabhängiger vom Auf und Ab des Marktes.“

Drei Fragen an Annette Danielski, Mitglied des Vorstands der TRATON SE, verantwortlich für Finanzen und Unternehmensentwicklung

TRATON betont, dass der Fokus der Gruppe auf einer nachhaltigen Wertsteigerung liegt. Was bedeutet das?

Die TRATON GROUP ist mit ihren Marken in einem sehr zyklischen Markt unterwegs. Auf Phasen hoher Nachfrage folgen für gewöhnlich Phasen, in denen der Markt schwieriger wird, und das mit oft unterschiedlichen Entwicklungen in den Regionen. Wir arbeiten sehr intensiv daran, uns unabhängiger von diesem Auf und Ab zu machen. Damit wir in unserer finanziellen Leistungsfähigkeit und Profitabilität möglichst widerstandsfähig werden. Dabei hilft uns die Erschließung neuer Absatzregionen. Mit Navistar bearbeiten wir nun erfolgreich den nordamerikanischen Markt. Oder der Ausbau der Vehicle Services, die von Marktschwankungen unabhängig sind. Zudem bauen wir die TRATON Financial Services auf und haben in der gesamten Gruppe unsere Kostenstruktur verbessert.

Beim Capital Markets Day im Mai 2022 hat sich die TRATON GROUP das ambitionierte Ziel von neun Prozent Umsatzrendite für das Jahr 2024 gesetzt. Wo stehen Sie heute auf dem Weg dahin?

Kein Zweifel, die Herausforderungen des Jahres 2022 – der Mangel an Teilen, knappe Logistikkapazitäten, der Krieg in der Ukraine und die stark steigenden Preise für viele Rohstoffe und Energie – haben es nicht leichter gemacht, unsere Rendite im gewünschten Tempo zu steigern. Aber wir haben uns in der Gruppe entsprechend aufgestellt und die Herausforderungen in den Griff bekommen. Unser Ziel einer Umsatzrendite von neun Prozent im Jahr 2024 steht, darauf arbeiten wir konsequent hin. Wir konzentrieren uns auf unsere starken Marken und unsere Möglichkeiten. Scania wird wieder führend in der Profitabilität und eine zweistellige Umsatzrendite erreichen. Volkswagen Truck & Bus wird seine hervorragende Position nutzen, um die Führung in Lateinamerika zu behaupten. MAN profitiert von seiner konsequenten Neuausrichtung und der dadurch verbesserten Kostenstruktur. Navistar wird durch neueste Technologie aus der Gruppe gestärkt und kann Marktanteile und Volumina ausbauen und die Marge deutlich verbessern.

Was sind aus Ihrer Sicht die größten und wirksamsten Hebel, um die Profitabilität der Gruppe trotz der aktuellen Herausforderungen weiter zu steigern?

Unsere Marken haben jeweils ein äußerst wettbewerbsfähiges Portfolio und können damit Marktanteile gewinnen. Dabei hilft unsere gruppenweite 13-Liter-Motorenplattform Common Base Engine (CBE), die von Scania bereits eingeführt worden ist, ab 2023 die Kunden von Navistar erreichen wird und in den Folgejahren auch von MAN und Volkswagen Truck & Bus ausgerollt werden wird. Der CBE ist ein sehr effizienter Dieselantrieb. Unsere Kunden profitieren von geringeren Betriebskosten und hoher Verfügbarkeit, wir von einer besseren Produktpositionierung. Zudem arbeiten wir an unserer Kostenstruktur. Durch das TRATON Modular System können wir Doppelarbeit vermeiden, was Geld spart. Auf lange Sicht wird die Modularisierung ein sehr effektiver Stellhebel sein, um unsere Profitabilität nachhaltig zu verbessern. Deswegen führt die Gruppe nun unser Modulares Baukastensystem über alle wesentlichen Komponenten hinweg ein.

Stark allein, stärker zusammen



Seit Mai

2022

leiten Catharina Modahl Nilsson und Anders Williamsson zwei neu geschaffene Organisations-einheiten.

Zwei neu geschaffene Organisationseinheiten arbeiten in der TRATON GROUP daran, die markenübergreifende Zusammenarbeit auf ein neues Level zu heben. Ihre Aufgabe ist es, durch Synergien sowohl Effizienz als auch Innovationskraft zu steigern. Gleichzeitig behalten die etablierten Marken der Gruppe ihre individuelle Schlagkraft. Die Balance aus Gruppengefühl und Eigenständigkeit gelingt durch smarte Kooperation und gegenseitiges Vertrauen.

Nehmen wir das moderne Lenksystem eines Nutzfahrzeugs. Wer Stammkunde bei einer der vier Herstellermarken der TRATON GROUP ist, baut darauf, das Steuerrad eines neuen Modells intuitiv bedienen zu können. Weil er gelernt hat, wo sich bei den Fahrzeugen von Scania, MAN, Navistar oder Volkswagen Truck & Bus welche Funktionen befinden. Zugleich bringt der Kunde den Anspruch mit, im neuen Fahrzeug die hochwertigste und innovativste Lenktechnik vorzufinden, inklusive aller Vorzüge des automatisierten Fahrens. Die große Herausforderung für die Hersteller liegt nun darin, beides zu bieten: das gewohnte Markenerlebnis, kombiniert mit bestmöglicher Technik.

Dies geschieht in einem Markt mit enormer Veränderungsdynamik: Hatte es die Branche früher mit recht homogenen Kundengruppen zu tun und ging es technisch in erster Linie darum, den Verbrennungsmotor immer weiter zu optimieren, ändert sich das Umfeld aktuell radikal. Elektrische Antriebe und autonome Systeme gewinnen an Bedeutung, mit ihnen kommen neue Mitbewerber hinzu und es ergeben sich eine Reihe ungelöster Fragen.

Kooperation stärken

„Eine Marke allein schafft es heute nicht mehr, all diese Herausforderungen zu meistern“, sagt Anders Williamsson, Head of TRATON Group Industrial Operations. „Weshalb wir innerhalb der Gruppe die markenübergreifende Kooperation stärken müssen“, ergänzt Catharina Modahl Nilsson, Head of TRATON Group Product Management. Seit Mai 2022 leiten die beiden Manager zwei neu geschaffene Organisationseinheiten, die diese Kooperationen innerhalb der TRATON GROUP intensivieren und orchestrieren.

Das Ziel ist es, die Balance zu finden: Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus bauen weiter auf ihre Stärken und Marktpositionen, kooperieren aber gleichzeitig in nahezu allen Bereichen, sodass dort Synergien entstehen, wo zuvor Arbeit doppelt geleistet oder Wissen nicht geteilt worden ist. Durch diese Transformation löst TRATON eine zentrale strategische Frage, nämlich wie es gelingen kann, die Effizienz zu steigern, ohne dabei die individuellen Identitäten der Marken aufzugeben. Die Antwort lautet: durch smarte Kooperation innerhalb der gesamten Gruppe.

Die von Catharina Modahl Nilsson geführte Organisationseinheit Group Product Management deckt in erster Linie strategische Themen ab, der von Anders Williamsson geleitete Bereich Group Industrial Operations fokussiert sich auf die operative Kooperation in den Werken. Was das konkret bedeutet, lässt sich am Beispiel der Elektromobilität verdeutlichen. Group Product Management versteht sich als Schmelzpunkt für die Bedürfnisse und Anliegen verschiedener Akteure innerhalb und außerhalb der Gruppe. Ihr strategischer Auftrag ist es, zu analysieren, wie die Ansprüche der Kunden mit den technischen Lösungen der TRATON GROUP in Einklang zu bringen sind.

Vertrauen und Wertschätzung

„Angenommen“, sagt Modahl Nilsson, „die Marktforschung zeigt, dass es Bedarf für fünf verschiedene elektrische Motortypen gibt. Unsere interne Analyse aber zeigt, dass sich diese Varianz nicht ausreichend effizient herstellen lässt. Also fragen wir uns markenübergreifend: Wie müssten weniger Motortypen beschaffen sein, damit diese dennoch alle Ansprüche der Kunden erfüllen? Haben wir dafür mit unseren Ingenieuren eine Lösung erarbeitet, geben wir diese ins Marketing zurück, verbunden mit der Frage, wie die Kunden darauf reagieren werden.“ Auf diese Weise entstehe unter der Orchestrierung des Group Product Managements eine markenübergreifende strategische Roadmap – „natürlich immer im vorgegebenen Rahmen der Finanzierbarkeit“, so Modahl Nilsson.

Als Head of TRATON Group Industrial Operations sorgt Williamsson mit seiner Organisationseinheit dafür, dass diese strategische Dimension der Transformation in Einklang mit den operativen Prozessen steht. Ein Schlüssel dafür sei die intensive Kommunikation mit den Ingenieuren, die in der Forschung und Entwicklung

„Die smarteste Reaktion auf den Wandel ist es, das wertvolle Erbe unserer Marken zu bewahren und in eine gemeinsame Zukunft zu investieren.“

Catharina Modahl Nilsson,
Head of TRATON Group Product Management



an Lösungen arbeiten, aber auch mit den vielen Menschen, die in den Werken ihrer täglichen Arbeit nachgehen. „Jeder gelungene Wandel ist mit positiven Emotionen verbunden“, sagt Williamsson. Zentral sei dabei auch der Glaube an die gemeinsame Sache – „denn Vertrauen entsteht, wenn man sich mit gegenseitiger Wertschätzung begegnet.“ Früher habe sich in einigen Bereichen der Zusammenarbeit zwischen den Marken ein Mangel an Vertrauen feststellen lassen. „Diesen zu beheben, ist ein zentrales Ziel“, ergänzt Williamsson, „wobei wir in den vergangenen Monaten viel erreicht haben.“ Ein neuer Spirit sei erkennbar: „Wir erleben eine Gemeinschaft, die zusammenhält, ohne dass Eigenständigkeiten verloren gehen.“

Neue Perspektiven

Um diesen Geist weiter zu stärken, nutzt man intern bei der TRATON GROUP für die Werke nicht mehr die Namen der Marken, die hier Nutzfahrzeuge herstellen, sondern den Namen des Standorts. „Das mag banal klingen“, sagt Williamsson, „aber es ist



„Früher ging es um den Erfolg einer Marke. Nun geht es darum, die gesamte TRATON GROUP nach vorne zu bringen.“

Anders Williamsson,
Head of TRATON Group Industrial Operations

für einen langjährigen Mitarbeiter ein großer mentaler Schritt, zu sagen: ‚Ich arbeite am TRATON-Standort München oder Södertälje‘ – und nicht bei Scania oder MAN.“ Jeder stehe vor der Aufgabe, gedanklich die Komfortzone zu verlassen. Statt sich ausschließlich über die Marke zu identifizieren, sollen sich die Mitarbeiter als Teil eines globalen Teams sehen. Wie schnell dieser Wandel gelingt, überrascht Williamsson positiv: „Ich war mir sicher, dass es uns gelingen würde. Aber eher als Projekt über zwei Jahre – nicht innerhalb weniger Monate.“ Was nicht bedeute, dass die Transformation bereits abgeschlossen sei, „aber einige große Hürden haben wir im Jahr 2022 erfolgreich überwunden.“

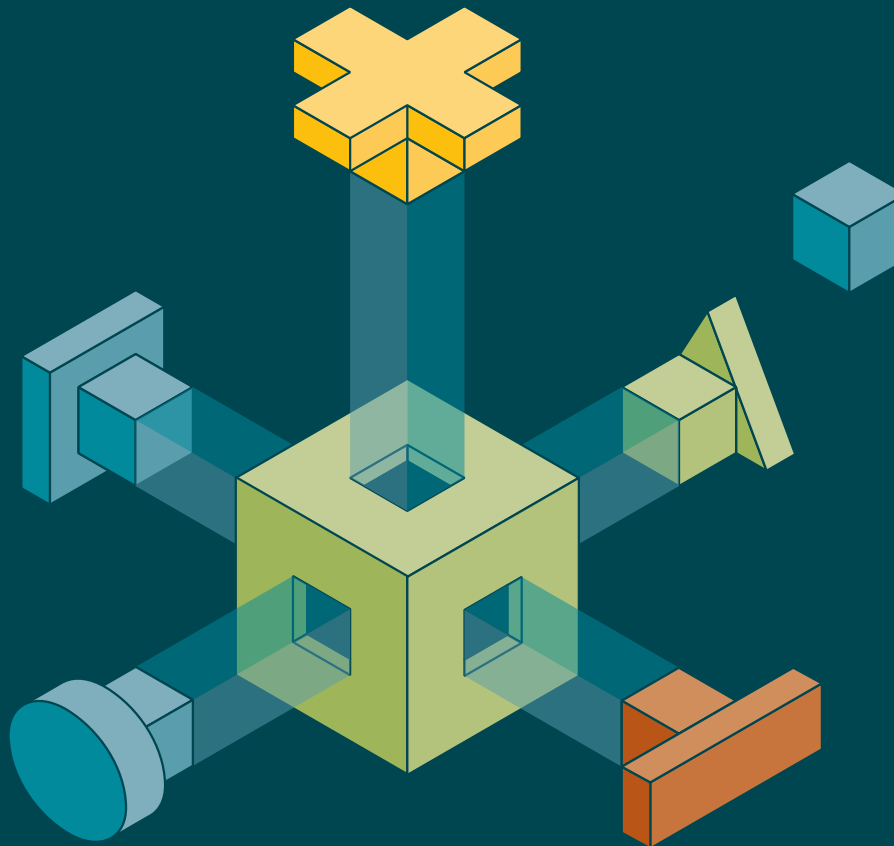
Strategischer Schlüssel für das hohe Transformationstempo war eine weitere Entscheidung von TRATON gleich zu Beginn des Prozesses: „Wir werden ein für alle Standorte gültiges modulares System einführen“, sagt Catharina Modahl Nilsson. Das TRATON Modular System stellt standardisierte Schnittstellen zur Verfügung, über die bestimmte Komponenten markenübergreifend genutzt werden können, von Chassis-Teilen über Elektro- und Software-Architekturen bis hin zu Antrieben. „Das TRATON Modular System gibt den Rahmen vor, den die Marken dann eigenständig ausfüllen, sodass die Kunden weiterhin die Stärken der jeweiligen Marken erleben“, so Modahl Nilsson. Das modulare System mit der Wiedererkennbarkeit der Marken zu kombinieren, sei für Ingenieure durchaus eine Herausforderung, hat Williamsson erlebt. „Wir erkennen jedoch, dass sich unsere Mitarbeiter auf diese Herausforderung freuen. Früher ging es um den Erfolg einer Marke. Nun geht es darum, die gesamte Gruppe nach vorne zu bringen. Das gibt der individuellen Arbeit neue Perspektiven, was viele Mitarbeiter motiviert.“

Komplexität nimmt weiter zu

Gefragt seien für den Entwicklungsprozess nicht nur die Ingenieure, sondern auch die Führungskräfte, wie Williamsson betont: „Das Tempo der Transformation hängt davon ab, ob es uns gelingt, auch die Leitungsfunktionen der Marken zu überzeugen. Sind wir hier nicht erfolgreich, wird der Wandel gebremst. Und das wollen und können wir uns nicht leisten.“

Eines ist sicher: Der Markt für Nutzfahrzeuge wird sich weiter wandeln. Die Komplexität wird zunehmen, Zahl und Wirkungskraft der globalen Unsicherheiten sehr wahrscheinlich auch. „Die denkbar beste Reaktion darauf ist es, das wertvolle Erbe unserer Marken zu bewahren und in eine gemeinsame Zukunft der Gruppe zu investieren“, ist Modahl Nilsson überzeugt. „Dabei müssen wir sowohl langfristig strategisch denken als auch immer wieder agil auf neue Entwicklungen reagieren.“ Auch dies ist ein Spagat, der eine Marke allein überfordern würde. Weshalb die Managerin das Credo der Kooperation als Appell formuliert: „Lasst uns gemeinsam an Stärke gewinnen!“

Schnittstelle zur Zukunft



Der CBE ist der neuste, beste und auch der letzte Dieselmotor der TRATON GROUP. Mit beeindruckender Effizienz und niedrigen Emissionen steht er für den Übergang zur Elektromobilität – und markiert für die Gruppe einen Wandel zur markenübergreifenden Modularität.

„Der CBE ist mehr als ein Basismotor“, erklärt Michael Cunningham. Er ist als Head of Conventional Powertrain bei TRATON tätig, zuvor war er bei Navistar, und koordiniert von Schweden aus das markenübergreifende Leuchtturmprojekt. Der CBE, das ist die Kurzform von Common Base Engine, ist aus mehreren Gründen besonders:

Da sind zum einen seine sehr guten Leistungswerte, die das 13-Liter-Aggregat zu einem würdigen Abschluss einer langen Dieseltradition machen. Und zum anderen handelt es sich beim CBE um ein echtes Teamwork der TRATON GROUP. Unter der Leitung von Scania wurde er in einer intensiven Kollaboration aller Marken der Gruppe entwickelt.

Gelerntes künftig nutzen

„Der CBE hat einen Wandel der Arbeitsweise innerhalb der TRATON GROUP eingeläutet“, macht Cunningham deutlich. Das Projekt ist in puncto markenübergreifender Entwicklung, gemeinsamer Schnittstellen und der Produktion an verschiedenen Standorten weltweit eine Blaupause für die künftige Zusammenarbeit bei TRATON. Elektromobilität und autonomes Fahren sind zwei der großen Herausforderungen der Transportbranche. Synergien beim CBE schaffen freie Kapazitäten, um diese Herausforderungen in der Zukunft anzugehen. Außerdem könne die Gruppe viel von den jahrelangen Projekterfahrungen nutzen, was sie bei der Entwicklung des gemeinsamen Basismotors gelernt habe, so Cunningham. „Wir haben wertvolle Erfahrungen gesammelt, neue Prozesse etabliert, uns auf gemeinsame Ziele verständigt“, erklärt er und ergänzt: „Ich bin der festen Überzeugung, dass wir mit dem CBE eine gute Grundlage für die markenübergreifende Entwicklung und Produktion innerhalb der TRATON GROUP geschaffen haben.“

Mehr als gemeinsame Komponenten

Der CBE, so Cunningham, sei bedürfnisgerecht erweiterbar und könne auf der ganzen Welt zum Einsatz kommen. Dank eines Baukastenprinzips sind über 80 Prozent des Motors in den Lkw von Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus gleich. „Dabei geht es aber um weit mehr als um ein paar gemeinsame Komponenten, die dann für bestimmte Regionen und Märkte zusammengesetzt werden“, so Cunningham. Dank standardisierter Schnittstellen können alle Marken der TRATON GROUP dann modular auf die besonderen Bedürfnisse ihrer Regionen und Märkte eingehen. Der Motor wird weltweit in vier Werken produziert und zukünftig schwere Nutzfahrzeuge der TRATON GROUP in Europa, Nord- und Südamerika und potenziell auch in weiteren Märkten antreiben.

Södertälje/ Schweden

Die Produktion in Södertälje ist 2022 erfolgreich gestartet und befindet sich in der Hochlaufphase. Die ersten Trucks mit dem CBE sind unter dem schwedischen Label Super bereits auf der Straße. Scania hat in Södertälje auch eine neue Gießerei für die Kurbelgehäuse des CBE errichtet. Ebenso werden andere Produktionsstätten innerhalb der Gruppe Gussteile von dort verwenden. Der erste mit dem CBE angetriebene Lkw, der Scania 460 R Highline, belegte 2022 beim europaweit renommierten 1000-Punkte-Test den ersten Platz.



Scania,
Södertälje

Scania,
São Bernardo do Campo



São Bernardo do Campo/ Brasilien

Schon seit 1957 produziert Scania im brasilianischen São Bernardo do Campo Nutzfahrzeuge. Derzeit wird der Standort weiter ausgebaut. Ab 2028 soll der CBE auch hier produziert werden – dann für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen von Volkswagen Truck & Bus.

COMMON BASE ENGINE

Nürnberg/ Deutschland

Am Nürnberger Standort von MAN entsteht für die Fertigung des CBE eine neue Produktionsstätte. Spätestens im September 2021, die 23.000 Quadratmeter große Halle wird im Laufe des Jahres 2023 bezugsfertig sein. 2024 sollen dann die ersten Motoren vom Band laufen. Mit einer Investition von 170 Millionen Euro zählt die neue Fertigungshalle zu den größten Bauprojekten in der Geschichte des Standortes.



MAN,
Nürnberg

Huntsville/ USA

Die schweren Lkw von Navistar fahren unter der Marke International. Der CBE, der hier zum Einsatz kommen wird, trägt daher die Bezeichnung International S13. Der neue Motor stieß bei seiner Präsentation im August 2022 auf Begeisterung bei potenziellen Kunden in Nordamerika. Die Kleinserienproduktion startete Anfang des Jahres, die Kundenproduktion beginnt im zweiten Halbjahr 2023.



Navistar,
Huntsville



Mehr unter:
Zusammenarbeit ist
zukunftsweisend

Ein Werte- kompass für alle

Zur TRATON GROUP gehören die starken Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus – jede mit eigener Geschichte und Identität. Gemeinsame Werte unterstützen nun dabei, die Unternehmensziele noch besser zu erreichen.

Die Kultur eines Unternehmens ist entscheidend für die Ergebnisse, die es erzielt, davon ist man bei der TRATON GROUP überzeugt. Das Fundament dafür bilden Werte, die alle Mitarbeiter teilen. Genau deswegen gibt es jetzt fünf solche Unternehmenswerte für die TRATON GROUP – Kunde zuerst, Respekt, Teamgeist, Verantwortung und Verschwendung vermeiden. Die Werte hängen voneinander ab und ergänzen den Unternehmenszweck, also den Purpose, den TRATON für sich definiert hat: Transforming Transportation Together. For a sustainable world.

Die TRATON GROUP hat die Zusammenarbeit zwischen ihren Marken beschleunigt, um ihre Strategie erfolgreich umzusetzen und Projekte gemeinsam zu

verwirklichen. Hierbei arbeiten Menschen aus verschiedenen Unternehmen und Kulturen zusammen. Der gemeinsame Wertekompass hilft dabei, das Denken und Handeln in eine Richtung zu lenken und so die Ziele von TRATON besser zu erreichen.

Die Werte im Alltag zu leben braucht Zeit. Um sie gemeinsam anzunehmen und umzusetzen sind markenübergreifende und markeneigene Aktivitäten geplant. Entscheidend ist, dass alle Mitarbeiter die neuen Werte zunächst verstehen und darüber nachdenken können, wie sie diese selbst leben und so zu dem TRATON Spirit beitragen, nach dem das Unternehmen strebt. Dazu plant das Unternehmen gruppenweit interne Workshops, um die Teams zu ermutigen, sich kontinuierlich mit den Werten auseinanderzusetzen, und damit, wie sie ihre Arbeitsweise beeinflussen. Denn nur wenn die Unternehmenswerte gelebt werden, erstarbt der gemeinsame Geist des Vertrauens und der Zusammenarbeit – der TRATON Spirit.

„Gemeinsame Werte sorgen dafür, dass unsere Marken abgestimmt und koordiniert arbeiten können. So bündeln wir unsere Kräfte und können uns noch stärker darauf konzentrieren, unsere Kunden in den Mittelpunkt zu stellen.“

Fiora Cheng Gårdemyr,
Head of Scale up and Strategic Partnerships, Scania





„Teamgeist ist das Rückgrat unserer Prozesse. Das bedeutet, dass wir unsere Kräfte bündeln, unsere Unterschiede und jeweiligen Erfahrungen einbringen müssen, um an gemeinsamen Zielen zu arbeiten. Es bedeutet auch, dass wir uns selbst herausfordern und voneinander lernen.“

Felipe Nogueira,
Associate Director R&D, Volkswagen Truck & Bus



„Integres und transparentes Handeln ist ein natürlicher Bestandteil unserer Kultur. Wir sind uns unserer Verantwortung gegenüber der Umwelt und der Gesellschaft als Ganzes bewusst und schaffen Vertrauen bei unseren Kunden, indem wir für unser Handeln einstehen.“

Lina Ankargren,
Head of Charging and Thermal Management System, Scania



„Respekt bedeutet, dass wir sozial verantwortungsvoll handeln und uns die Vielfalt in unserer Belegschaft zunutze machen, um noch bessere Ergebnisse für unsere Kunden und die Gesellschaft zu erzielen.“

Nuno Marques,
Automation Manager Development, TRATON



„Kunde zuerst bedeutet, dass wir unermüdlich danach streben müssen, zu verstehen, worauf es am meisten ankommt, was den größten Mehrwert für unsere Kunden schafft – um dann diese Erwartungen zu übertreffen.“

Holly Coombes

Vice President Central Sales Administration, Navistar

„Verschwendung vermeiden ist einer unserer Grundwerte und er gilt für alle und jeden Geschäftsbereich. In der Fertigung ist er für die Standardisierung unseres gemeinsamen Produktionssystems unerlässlich. Er ist die Grundlage für die Maximierung unserer Qualität und die Minimierung von Lieferzeiten, Lagerbeständen und Kosten für unsere Kunden.“

Ulrich Zimmer

Senior Vice President Production Powertrain, MAN



3

Fragen an ...

Bernd Osterloh

Mitglied des Vorstands der TRATON SE, verantwortlich für Personal

Herr Osterloh, was ist der TRATON Spirit?

Voneinander lernen und offen sein für Neues, um zusammen das Geschäft der gesamten TRATON GROUP mit all ihren Marken nach vorne zu bringen – das ist der TRATON Spirit. So können wir unsere Möglichkeiten voll ausschöpfen, ganz im Sinne unseres Unternehmenszwecks, also unseres Purpose „Transforming Transportation Together. For a sustainable world“. Basis dafür sind die gemeinsamen Werte, denn sie geben Orientierung in der Zusammenarbeit im Tagesgeschäft. Seit ich 2021 bei TRATON angefangen habe, bin ich davon angetan, wie sich die Mitarbeiter in meiner Umgebung für die Zusammenarbeit der Marken engagieren – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zum Vertrieb. Mein Lieblingsbeispiel ist aber die Entwicklung: Wenn wir gemeinsam neue Produkte entwickeln, entsteht dabei ein Teamgeist, der sich auf das gesamte Unternehmen auswirkt. Ergebnis dieses Teamgeists ist die Baukasten-Philosophie, die wir derzeit forcieren und zum Beispiel bei Antrieben und Kabinen anwenden.

Nun gibt es für alle Mitarbeiter in der TRATON GROUP gemeinsame Unternehmenswerte. Wie werden sie von den unterschiedlichen Marken gelebt?

Kunde zuerst, Respekt, Teamgeist, Verantwortung und Verschwendung vermeiden: Diese Werte bilden die Basis für unsere gruppenweite Zusammenarbeit. Mir ist wichtig, dass sich jeder mit diesen Werten identifiziert und dass sie aktiv gelebt werden. Selbstverständlich sind die Ausprägungen in den jeweiligen Marken individuell. Letztlich ist jedoch wichtig, dass wir ein gruppenweit einheitliches Verständnis der Werte haben, uns an ihnen orientieren können und gemeinsam große Ziele verfolgen – ohne die lokalen Gegebenheiten und Markenunterschiede außer Acht zu lassen. Die Identität jeder Marke soll zukünftig nach wie vor für den Kunden sichtbar sein.

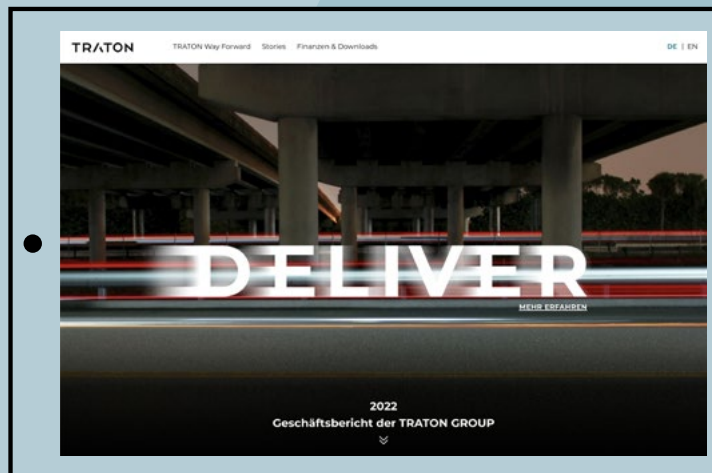
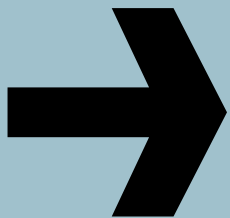
Wie trägt der TRATON Spirit dazu bei, die Ziele der Gruppe zu erreichen?

Keine Marke ist allein und ohne Gruppe überlebensfähig, das weiß jedes unserer Unternehmen. Die Verantwortung von TRATON ist es, das Beste, das wir im Konzern haben, also das, was jede Marke schon beispielhaft umsetzt, für alle Marken nutzbar zu machen und zum gruppenweiten Standard zu erheben. So entsprechen wir unserem Purpose. Trotz aller Rückschläge im vergangenen Jahr – wir mussten unter anderem unsere Geschäftstätigkeit in Russland wegen des Ukrainekriegs schließen, die Liefersituation bei Halbleitern ist nach wie vor problematisch – sind wir immer auf einem sehr guten Weg geblieben. Das verdanken wir der immer stärkeren, markenübergreifenden Zusammenarbeit und unserem gruppenweiten Spirit, den alle Marken teilen.



Bernd Osterloh






wurde 1956 geboren. Von 1973 bis 1975 absolvierte er eine Ausbildung zum Industriekaufmann. Er arbeitete von 1977 bis 2021 bei der Volkswagen AG. Von 2005 bis 2021 war er Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats und Mitglied im Präsidium des Aufsichtsrats sowie von 2017 bis 2021 Mitglied des Prüfungsausschusses. Von 2018 bis 2021 war er Mitglied des Aufsichtsrats der TRATON SE und ist zum 1. Mai 2021 in den Vorstand gewechselt und für Personal verantwortlich.



Eine Online-Version unseres
Geschäftsberichts finden Sie hier:
geschaeftsbericht.traton.com

INHALT

Legende interaktive Navigation

-  Startseite
-  Suche
-  Eine Seite vor
-  Eine Seite zurück
-  Zurück zur letzten Ansicht

1

An unsere Aktionäre

An unsere Aktionäre	29
Vorstand	32
Bericht des Aufsichtsrats	33
Auf einen Blick	38
TRATON am Kapitalmarkt	39
Strategie: TRATON Way Forward	43
Highlights des Jahres 2022	45
Unsere neuen Unternehmenswerte	48

2

Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen der TRATON GROUP	51
Wirtschaftsbericht	56
TRATON SE (HGB)	79
Prognose-, Chancen- und Risikobericht	82
Ereignisse nach dem 31. Dezember 2022	99
Nichtfinanzielle Konzernklärung	99
Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2022	121

3

Konzernabschluss

Gewinn- und Verlustrechnung	133
Gesamtergebnisrechnung	134
Bilanz	136
Entwicklung des Eigenkapitals	138
Kapitalflussrechnung	140
Anhang	141

4

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	243
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	244
Vergütungsbericht	252
Finanzkalender	275
Definitionen	276
Impressum	278
TRATON GROUP Fünffjahresübersicht	279

Dieser Bericht enthält bestimmte in die Zukunft gerichtete Aussagen für das Geschäftsjahr 2023, die auf den gegenwärtigen Annahmen und Prognosen der Unternehmensleitung beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannt Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Finanzlage, die Entwicklung oder die Leistungsfähigkeit der TRATON GROUP wesentlich von den hier gegebenen Einschätzungen abweichen. Diese Faktoren schließen diejenigen ein, die TRATON in veröffentlichten Berichten beschrieben hat. Diese Berichte stehen auf unserer Homepage www.traton.com zur Verfügung. Die Gesellschaft übernimmt keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.

An unsere Aktionäre

An unsere Aktionäre	28
An unsere Aktionäre	29
Vorstand	32
Bericht des Aufsichtsrats	33
Auf einen Blick	38
TRATON am Kapitalmarkt	39
Strategie: TRATON Way Forward	43
Highlights des Jahres 2022	45
Unsere neuen Unternehmenswerte	48

AN UNSERE AKTIONÄRE

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2022 hat große Herausforderungen gebracht, wirtschaftliche und vor allem politische. Vermeintliche Gewissheiten haben keinen Bestand mehr. Dies gilt vor allem für den Krieg in der Ukraine. Die meisten politischen Beobachter hatten einen Krieg auf europäischem Boden nicht mehr für möglich gehalten. Die TRATON GROUP und ihre Marken haben nach dem Kriegsausbruch rasch Hilfe geleistet. Sei es mit Spenden durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder mit Hilfstransporten in die betroffenen Regionen.

Auf die Lieferketten, die ohnehin noch unter den Belastungen der Coronazeit litten, hatte der Krieg ebenfalls massive Auswirkungen. Dies bekam die ganze TRATON GROUP zu spüren, am härtesten unsere Marke MAN. Hier waren Lieferanten von Kabelsträngen in der Ukraine massiv betroffen. MAN konnte zeitweise nicht mehr beliefert werden. Dadurch kam es ab Mitte März zu einem Stillstand in den Lkw-Werken in München und Krakau sowie zu Produktionsausfällen an anderen Standorten. Dank der erfolgreichen Umsetzung eines Maßnahmenpakets konnte die Produktion nach sechs Wochen langsam hochgefahren werden und erreichte im Laufe des 2. Halbjahres wieder das Vorkriegsniveau.

In dieser außergewöhnlichen Lage ist es uns 2022 dennoch gelungen, die TRATON GROUP einen großen Schritt voranzubringen. Wir setzen noch konsequenter einen Schwerpunkt auf die Umsetzung unserer Strategie TRATON Way Forward, um mit vereinten Kräften den Wandel in eine nachhaltige Transportwelt zu gestalten. Dafür haben wir unsere Organisation neu aufgestellt. Über die Einheit Group Industrial Operations ist jetzt jeder, der in Forschung und Entwicklung arbeitet, Teil eines globalen Teams, über alle Marken hinweg. Außerdem arbeiten wir künftig auch in anderen Bereichen noch enger zusammen, etwa im Einkauf, in der Logistik und in der Produktion. Zudem haben wir ein markenübergreifendes Group Product Management eingerichtet, um die Bedürfnisse unserer Kunden noch besser in unser modulares Baukastensystem zu integrieren – in allen Marken und Anwendungen. Gemeinsam gilt es nun, Produkte, Services und technische Lösungen zu entwickeln, die zu diesen Bedürfnissen passen und die unsere Position im Wettbewerb verbessern. Mit dieser Ausrichtung schlägt die TRATON GROUP ein neues Kapitel ihrer Unternehmensgeschichte auf.

Ein Kapitel unserer Geschichte schließen mussten wir hingegen in Russland. Die Lieferung von Fahrzeugen und Teilen nach Russland wurde Anfang März 2022 eingestellt, die gemeinsame Fertigung von MAN und Scania in St. Petersburg heruntergefahren. Im September 2022 gab TRATON die Veräußerung der Geschäftsaktivitäten in Russland bekannt. Die russischen Vertriebsgesellschaften von MAN und Scania sowie das russische Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania wurden verkauft.

Auch auf die Energieversorgung in Europa und die Energie- und Rohstoffpreise hatte der Krieg massive Auswirkungen, deren Folgen uns noch eine lange Zeit begleiten werden. Die unzureichenden Logistikkapazitäten stellten für uns ebenfalls eine Herausforderung dar, auf die wir uns allerdings Schritt für Schritt besser einstellen konnten. Dennoch war es nicht möglich, die durch Aufholeffekte nach dem coronabedingten Einbruch besonders große Nachfrage unserer Kunden nach innovativen, verbrauchsreduzierten Lkw so schnell und vollständig zu befriedigen, wie es unser Anspruch ist.

Es ist uns 2022 trotz dieser vielfältigen Herausforderungen gelungen, bei Absatz, Umsatz und dem Operativen Ergebnis (bereinigt) jeweils zuzulegen. Die zu Jahresbeginn gegebene Prognose haben wir weitestgehend erreicht. Dazu hat auch die Integration unserer US-Tochter Navistar beigetragen. Der Absatz der TRATON GROUP legte 2022 im Vergleich zu 2021 um 12% auf insgesamt 305.500 Fahrzeuge zu. Den Umsatz haben wir um rund ein Drittel auf 40,3 Mrd € gesteigert. Das Operative Ergebnis (bereinigt) lag bei rund 2,1 Mrd € und damit gut ein Viertel über dem Vorjahr. Bei der Operativen Rendite (bereinigt) erreichten wir mit 5,1% das untere Ende der prognostizierten Bandbreite von 5 bis 6%.

Trotz der insgesamt robusten Unternehmensentwicklung haben die zahlreichen Herausforderungen und die eingeschränkte Produktion den Aktienkurs von TRATON deutlich belastet. Die Aktie hat 2022 auf Jahressicht gut ein Drittel ihres Werts eingebüßt. Das entspricht nicht unserem Anspruch und dem unserer Anteilseigner. Es spiegelt auch nicht den Wert unserer starken Unternehmensgruppe wider. Unser Fokus für das Jahr 2023 ist klar: Wir wollen mit einer deutlich verbesserten Performance der TRATON GROUP auch den Wert der Aktie steigern.

Dieser Optimismus zeigt sich auch in unserem Ausblick für das Geschäftsjahr 2023. Wir gehen im Vergleich zu 2022 von einer deutlichen Ausweitung des Absatzes und des Umsatzes aus. Unsere Zielrendite für die Gruppe von 9% im Jahr 2024 haben wir fest im Blick. Wir wollen 2023 einen wesentlichen Schritt in diese Richtung machen.

Wert schaffen durch leistungsstarke Marken – das ist maßgeblich für unseren künftigen Erfolg. Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg ist die Restrukturierung von MAN. Hier kommen wir gut voran. MAN hat seine Widerstandskraft bereits deutlich gesteigert und entwickelt sich positiv.

Mit dem Aufbau einer gruppenweiten und integrierten Geschäftseinheit für Finanzdienstleistungen machen wir gute Fortschritte. TRATON Financial Services wird umfassende Leistungen im Bereich Kundenfinanzierung anbieten, um die Nachfrage nach neuen Technologien zu bedienen. Damit wird TRATON Financial Services das Wachstum der TRATON GROUP mit neuen Geschäftsmodellen unterstützen. Denn wir wollen das Ökosystem Logistik aktiv mitgestalten.

Auch die E-Mobilität nimmt immer mehr Fahrt auf. Für TRATON markiert 2022 einen Meilenstein auf dem Weg zum nachhaltigen Transport. Erstmals konnten unsere Marken mehr als 1.000 rein batterieelektrische Fahrzeuge absetzen. Wir sind überzeugt, dass sich ihr Hochlauf dynamisch beschleunigen wird. Zwingende Voraussetzung ist jedoch, dass auch die Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht, vor allem im Fernverkehr.

Hier ist mit der Gründung des Joint Ventures Milence gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group ein großer Erfolg erzielt worden. Milence hat sich den zügigen Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Europa zum Ziel gesetzt und treibt diesen mit Nachdruck voran. Innerhalb von fünf Jahren sollen mindestens 1.700 mit Ökostrom betriebene Hochleistungsladepunkte für schwere Lkw und Reisebusse errichtet und betrieben werden. Die Partner investieren hierfür zusammen 500 Mio €.

Auch auf der Produktseite machen wir große Fortschritte. Bei der IAA Transportation haben MAN und Scania eindrucksvoll gezeigt, dass sie für den Wandel hin zur E-Mobilität bestens gerüstet sind. Bei MAN wurde der neue vollelektrische Fernverkehrs-Lkw als seriennaher Prototyp vorgestellt. Der eTruck mit einer Tagesreichweite von bis zu 800 km ist bereits für die neue Generation des Schnellladens, das Megawatt-Laden (MCS, Megawatt Charging System), vorbereitet. Zum Jahresauftakt 2023 hat MAN für den eTruck eine Vereinbarung mit DB Schenker getroffen. Das internationale Logistikunternehmen plant, bis 2026 schrittweise 100 MAN eTrucks in seine Flotte aufzunehmen. Die ersten Fahrzeuge sollen im 1. Halbjahr 2024 übergeben werden.

Scania hat auf der IAA Transportation ein erweitertes Portfolio für den elektrifizierten Transport präsentiert. Für den regionalen Güterverkehr wurden Fahrzeuge mit zwei Leistungsstufen vorgestellt. Bis zu 350 km Reichweite kann ein 40-Tonnen-Lkw mit einer Ladung erzielen. Ende 2023 startet die Produktion, der vollelektrische Fernverkehrs-Lkw mit MCS-Schnellladestandard folgt sukzessive. Scania verspürt eine deutliche Kundennachfrage bei seinen E-Trucks für den regionalen Fernverkehr. Ende 2022 hatte Scania dafür bereits 640 Bestellungen in den Büchern. Zudem ist Scania mit dem Transportunternehmen Girtaka eine Partnerschaft eingegangen, die über einen Zeitraum von vier Jahren die Lieferung von bis zu 600 batterieelektrischen Fahrzeugen umfasst.

Nachhaltigkeitsaspekte betrachtet TRATON ganzheitlich. Schließlich haben wir in unserer Strategie festgelegt, TRATON zu einem noch verantwortungsvolleren Unternehmen mit globaler Ausrichtung zu machen. Auch beim Aufbau unseres neuen chinesischen Produktionsstandorts in Rugao, 150 km nordwestlich von Schanghai, folgen wir dabei unseren Grundsätzen. Die neue Fabrik wird perspektivisch emissionsfrei produzieren.

Das Jahr 2023 wird unsere ganze Kraft erfordern, um unsere ambitionierten Ziele zu erreichen. Noch immer haben die Lieferketten und die Rohstoffversorgung nicht ihre gewohnte Stabilität erreicht, zumal die Unsicherheiten durch den Krieg in der Ukraine hoch bleiben. Beim Aufbau der unbedingt erforderlichen Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Nutzfahrzeuge bleibt viel zu tun. Hier braucht es die Unterstützung der Politik, unserer Kunden und der Gesellschaft.

Mich stimmt mit Blick auf 2023 optimistisch, was ich bei all den Herausforderungen des vergangenen Jahres immer gespürt habe: Wir haben bei TRATON mit unseren starken Marken ein sehr gutes Team, das immer besser zusammenwächst und dem ich für das große Engagement danke. Deutlich wird dies auch an unseren Unternehmenswerten, die wir 2022 überarbeitet haben und die nun für die gesamte Gruppe gelten. Wir werden mit unserem gemeinsamen Baukasten, dem TRATON Modular System, große Fortschritte beim Austausch von Technologie und dem Heben von Synergien machen. Gleichzeitig wird die interne Ausrichtung am TRATON Modular System auch unsere globale Zusammenarbeit in der Gruppe auf ein neues Niveau heben. Daraus erwächst die Basis für eine sehr erfolgreiche Zukunft. Wir freuen uns, wenn Sie uns als Aktionärinnen und Aktionäre auf unserem Weg weiter begleiten.

Ihr



Christian Levin
CEO der TRATON SE

Vorstand



CHRISTIAN LEVIN

Vorstandsvorsitzender der TRATON SE,
Chief Executive Officer Scania



ANNETTE DANIELSKI

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Finanzen und
Unternehmensentwicklung



BERND OSTERLOH

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
verantwortlich für Personal



ALEXANDER VLASKAMP

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer MAN



ANTONIO ROBERTO CORTES

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer Volkswagen
Truck & Bus



MATHIAS CARLBAUM

Mitglied des Vorstands der TRATON SE,
Chief Executive Officer und President
von Navistar

Bericht des Aufsichtsrats¹

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Aufsichtsrat der Gesellschaft beschäftigte sich im Geschäftsjahr 2022 regelmäßig und ausführlich mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex („DCGK“), den gesetzlichen Vorschriften, der Satzung sowie der Geschäftsordnung folgend, berieten wir den Vorstand regelmäßig bei der Leitung des Unternehmens und überwachten seine Tätigkeit. In Fragen und Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für die TRATON GROUP waren wir stets beratend eingebunden.

Regelmäßig, umfassend und zeitnah informierte uns der Vorstand schriftlich und mündlich über die Geschäftsentwicklung, relevante Geschäftsereignisse, die Unternehmensplanung sowie Abweichungen des Geschäftsverlaufs von der Planung nebst deren Ursachen. Die Berichterstattung an den Aufsichtsrat erstreckte sich darüber hinaus insbesondere auch auf die Strategie der TRATON GROUP sowie den Stand der Umsetzung strategischer Vorhaben, auf die Risikolage und das Risikomanagement in der TRATON GROUP und auf Themen der Compliance. Zu den Sitzungen und Beschlüssen standen den Aufsichtsratsmitgliedern die entscheidungsrelevanten Unterlagen bzw. Informationen stets zur Verfügung. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage.

Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab.

In regelmäßigen Gesprächen mit dem Vorsitzenden des Vorstands beriet ich mich auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen über unternehmensrelevante Fragen und Themen, zum Beispiel über die Geschäftsentwicklung, die Planung sowie strategische Vorhaben und Themen der Risikolage, des Risikomanagements und der Compliance.

¹ nach § 171 Abs. 2 AktG

Im Geschäftsjahr 2022 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen. Hiervon fanden vier Sitzungen in Präsenz, drei Sitzungen telefonisch und keine Sitzung per Video statt. Darüber hinaus kam der Aufsichtsrat zu einem ganztägigen Strategietag zusammen. In eilbedürftigen Angelegenheiten fassten wir Beschlüsse im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren.

Die Teilnahmequote der Mitglieder an den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse lag im Geschäftsjahr 2022 bei 92 Prozent. Die individualisierte Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

	Aufsichtsrat		Präsidium		Prüfungsausschuss	
	Anz.	%	Anz.	%	Anz.	%
Hr. Pötsch	6/7	86	6/6	100		
Hr. Bechstädt	7/7	100			5/5	100
Fr. Carlquist	7/7	100				
Fr. Cavallo	5/7	71	3/6	50		
Hr. Dr. Döss	5/7	71				
Hr. Kerner	7/7	100	6/6	100		
Hr. Kilian	7/7	100	6/6	100		
Hr. Dr. Kirchmann	7/7	100				
Fr. Dr. Kuhn-Piëch	7/7	100			4/5	80
Fr. Lorentzon	7/7	100			5/5	100
Hr. Luthin	7/7	100				
Hr. Lyngsie	7/7	100	6/6	100		
Fr. Macpherson	5/7	71			5/5	100
Hr. Dr. Dr. Porsche	6/7	86	6/6	100		
Hr. Dr. Schmid	7/7	100				
Fr. Schnur	7/7	100			4/5	80
Hr. Wansch	6/7	86				
Hr. Witter	6/7	86			5/5	100
Hr. Zieger (bis 30.12.2022)	6/7	86				
Hr Sedlmaier (ab 31.12.2022)	0/0	(-)				

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat zwei – mit jeweils drei Vertretern der Anteilseigner und drei Vertretern der Arbeitnehmer – paritätisch besetzte Ausschüsse, das **Präsidium** und den **Prüfungsausschuss**, sowie den ausschließlich aus Vertretern der Anteilseigner bestehenden **Nominierungsausschuss** gebildet. Wesentliche Aufgabe der Ausschüsse ist die Vorbereitung der Beschlussfassungen im Plenum. In einzelnen Fällen sind Entscheidungsbefugnisse bzw. Aufgaben des Aufsichtsrats auf die Ausschüsse übertragen. Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, Kandidaten für Aufsichtsratsmandate zu identifizieren und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorzuschlagen – in dieser Funktion bilden die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium den Nominierungsausschuss.

Den Vorsitz im Prüfungsausschuss hatte Herr Frank Witter inne. Den Vorsitz im Präsidium hatte ich als Aufsichtsratsvorsitzender inne. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses und ich haben in den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig über die Arbeit der Ausschüsse berichtet. Im Falle der Verhinderung der Vorsitzenden übernehmen Mitglieder des Ausschusses die Berichterstattung.

Die personelle Zusammensetzung der Ausschüsse zum Jahresende 2022 ist dem Abschnitt **„Erklärung zur Unternehmensführung“** sowie der Aufstellung in der Anhangsangabe **„52. Ausschüsse des Aufsichtsrats“** im Konzernabschluss zu entnehmen.

Das **Präsidium** des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu sechs Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen bereitete das Präsidium die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, informierte sich über die ESG-relevante Leistungsbewertung und Neuerungen im Vergütungssystem des Vorstands, diskutierte die Strategieumsetzung und Governance der TRATON GROUP, Änderungen des DCGK inklusive Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat und Qualifikationsmatrix des Aufsichtsrats sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts.

Der **Nominierungsausschuss** trat im Berichtsjahr nicht zusammen.

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Berichtsjahr insgesamt fünf Sitzungen ab. Er befasste sich eingehend mit Fragen der Rechnungslegung, mit den Jahresabschlüssen 2021 der TRATON SE und der TRATON GROUP sowie mit den Prüfungsberichten sowie dem aufgrund

des Russland-Ukraine-Konflikts erforderlich gewordenen Nachtragsbericht der Abschlussprüfer von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München („EY“). Zudem unterzog er die Wirtschaftsprüfungsleistung einer Qualitätsüberprüfung.

Der Ausschuss erörterte den Halbjahresfinanzbericht vor dessen Veröffentlichung mit dem Vorstand. EY führte eine prüferische Durchsicht des Halbjahresfinanzberichts der TRATON GROUP zum 30. Juni 2022 durch; hieraus ergaben sich keine Beanstandungen. Der Ausschuss hat die Ergebnisse der prüferischen Durchsicht eingehend mit den Wirtschaftsprüfern diskutiert.

Der Prüfungsausschuss befasste sich ferner mit dem Auftrag an den Abschlussprüfer zur Prüfung der Jahresabschlüsse für 2022 und mit den Schwerpunkten der Prüfung. Regelmäßig behandelt wurden unter anderem auch die Geschäftsentwicklung in der TRATON GROUP, das interne Kontrollsystem, das Risikomanagement und Risikomanagementsystem sowie die drohenden und anhängigen Rechtsstreitigkeiten der TRATON GROUP. Der Prüfungsausschuss befasste sich darüber hinaus mit Themen der Compliance sowie mit Revisionsthemen, zum Beispiel dem internen Revisionssystem der TRATON GROUP, dem Prüfungsplan der TRATON GROUP Revision und dem Stand seiner Abarbeitung. Der Leiter der Revision der TRATON GROUP und der Chief Compliance Officer der TRATON GROUP berichteten regelmäßig persönlich an den Ausschuss.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für die Wahrnehmung ihrer Aufgabe erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wie zum Beispiel zu Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen, eigenverantwortlich wahr. Bei Bedarf werden sie dabei von der Gesellschaft unterstützt. Darüber hinaus werden regelmäßig das Unternehmen betreffende Themen vertieft in den Aufsichtsratssitzungen behandelt (zum Beispiel zur ESG-Zielerreichung im Rahmen der Vorstandsvergütung, Änderungen im DCGK oder dem Entwicklungsfeld eAchse). Weiterhin wurden im Rahmen des jährlichen Strategietags des Aufsichtsrats für die TRATON GROUP relevante Themen (zum Beispiel zum Technikstand Elektrifizierung, eChassis und TRATON Modular System) vertieft behandelt. Im Jahr 2022 konnten die Aufsichtsratsmitglieder außerdem an Schulungen zum Vergütungssystem für Aufsichtsräte teilnehmen. Weiterhin konnten die Mitglieder des Prüfungsausschusses im Rahmen ihrer Tätigkeit an einer Schulung zur EU-Taxonomie teilnehmen. Erstmals bestellte Aufsichtsratsmitglieder erhalten zudem die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der TRATON SE eingeführt zu werden.

Beratungspunkte im Aufsichtsrat

Gegenstand regelmäßiger Beratungen im Aufsichtsrat waren u. a. die Auftrags-, Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in der TRATON GROUP. Ferner befassten wir uns regelmäßig mit wesentlichen strategischen Themen und Vorhaben sowie mit Zukunftsprogrammen in Tochterunternehmen der TRATON SE.

In der Regel trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer jeweils vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Zu den 2022 abgehaltenen Sitzungen des Aufsichtsrats wird ferner festgehalten:

Sitzung des Aufsichtsrats am 7. März 2022

In unserer Sitzung am 7. März 2022 informierten wir uns über die vom Vorstand aufgestellten Konzern- und Jahresabschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht der TRATON GROUP und der TRATON SE für das Jahr 2021. Wir haben auf die Herausforderungen des Russland-Ukraine-Konflikts als sogenanntes wesentliches Ereignis nach Aufstellung der Abschlüsse reagiert und kurzfristige Änderungen nach Erteilung des Testats durch EY im Umlaufverfahren gebilligt. Daneben beschäftigten wir uns mit dem Abhängigkeitsbericht 2021 und erstmalig gemäß §162 AktG mit dem Vergütungsbericht 2021. Außerdem befassten wir uns mit der ESG-Zielerreichung im Rahmen der Vorstandsvergütung, der Aufnahme eines zusätzlichen Emittenten in das Euro Medium Term Note-Programm und der Veräußerung der International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda. (MWM) durch Navistar International Corporation.

Sitzung des Aufsichtsrats am 17. März 2022

Der Schwerpunkt unserer Sitzung am 17. März 2022 waren Strategie- und Governance-Themen der TRATON GROUP.

Sitzung des Aufsichtsrats am 17. Mai 2022

In unserer Sitzung am 17. Mai 2022 diskutierten wir mit dem Vorstand die Strategie- und Governance-Implementierung und billigten die Implementierung einer Matrix-Organisation einschließlich der Zentralstellen „Group Industrial Operations“ und „Group Product Management“.

Sitzung des Aufsichtsrats am 8. Juni 2022

In unserer Sitzung am 8. Juni 2022 stimmten wir unter anderem der Anpassung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder zu. Ferner beschäftigten wir uns mit der Vorstandsbesetzung des Geschäftsbereichs „Communication and Sustainability“ bei Scania CV AB sowie der entsprechenden Besetzung der Führungsposition des Geschäftsbereichs „Communication and Sustainability“ bei TRATON SE.

Sitzung des Aufsichtsrats am 14. September 2022

In unserer Sitzung am 14. September 2022 beschäftigten wir uns mit der Vorstandsbesetzung im Bereich „Human Resources“ bei Volkswagen Truck & Bus sowie der Position „Head of Governance, Risk & Compliance“ der TRATON SE. Außerdem befassten wir uns ausführlich mit der Planungsrunde, dem Investitionsprogramm der TRATON GROUP und der Veräußerung der Geschäftsaktivitäten in Russland.

Sitzung des Aufsichtsrats am 25. November 2022

In unserer Sitzung am 25. November 2022 beschäftigten wir uns unter anderem mit der Angemessenheitsprüfung der Vorstandsvergütung. Außerdem informierten wir uns über Änderungen des DCGK sowie die nachhaltigkeitsbezogene Expertise im Aufsichtsrat und die Veröffentlichung einer Qualifikationsmatrix, die der DCGK vorsieht. Außerdem haben wir uns erneut mit der Planungsrunde und dem Investitionsprogramm beschäftigt. Ferner erhielten wir einen Statusbericht zu den Geschäftsbereichen „Group Industrial Operations“ und „Group Product Management“.

Sitzung des Aufsichtsrats am 19. Dezember 2022

In unserer Sitzung am 19. Dezember 2022 befassten wir uns unter anderem mit der Besetzung der Vorstandsposition „Beschaffung“ der MAN Truck & Bus SE.

Durch Beschlüsse im schriftlichen Beschlussfassungsverfahren haben wir neben den vorgenannten Themen im Berichtsjahr unter anderem die Ergebnisse der Prüfungen der Jahresabschlüsse 2021 der TRATON GROUP und der TRATON SE, den „Bericht des Aufsichtsrats“ und die „Erklärung zur Unternehmensführung“ gebilligt sowie der Durchführung der ordentlichen Hauptversammlung in virtueller Form und der entsprechenden Tagesordnung und den Beschlussvorschlägen zugestimmt. Weiterhin wurde unter anderem die Veräußerung der MWM durch Navistar International Corporation und nach intensiver

Vorbefassung in einer Aufsichtsratssitzung auch die Veräußerung des Russland-Geschäfts und das Investment von Scania in die Sennder GmbH schriftlich beschlossen. Abschließend wurden auch Zustimmungen zu Vorstandspersonalien bei Tochtergesellschaften und Bestellungen von leitenden Angestellten der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands schriftlich erteilt.

Interessenkonflikte

Interessenkonflikte von Mitgliedern des Aufsichtsrats i. S. d. Empfehlung E.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex wurden im Berichtsjahr nicht angezeigt.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat gaben im Juni 2022 aufgrund der Änderung des Vorstandsvergütungssystems eine unterjährige Entsprechenserklärung ab. Weiterhin wurde im Dezember 2022 die jährliche Entsprechenserklärung durch Vorstand und Aufsichtsrat abgegeben. Die Erklärungen sind auf der Internetseite der TRATON SE (<https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>) dauerhaft zugänglich. Die Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sind in den Erklärungen im Einzelnen aufgezeigt und begründet.

Weitergehende Informationen zur Corporate Governance bei TRATON finden Sie im Abschnitt „Corporate Governance bei TRATON“ in der „Erklärung zur Unternehmensführung“.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung zum Ablauf des 30. Dezember 2022 legte Herr Steffen Zieger sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied der TRATON SE nieder. Mit Wirkung ab 31. Dezember 2022 wurde als Nachfolger Herr Josef Sedlmaier zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Im Vorstand gab es im Berichtszeitraum keine Veränderungen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des Abhängigkeitsberichts

Die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE wählte am 9. Juni 2022 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, (EY) entsprechend des Vorschlags des Aufsichtsrats zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022. Der Aufsichtsrat erteilte EY auf Basis der Empfehlungen des Prüfungsausschusses den konkreten Prüfungsauftrag und legte die Prüfungsschwerpunkte fest.

Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss 2022 der TRATON SE und den TRATON Konzernabschluss 2022 nebst dem zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Daneben wurde ein Prüfungsvermerk für den nach § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht 2022 erteilt.

Ferner beurteilte der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem und stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen.

Der Vorstand hat gemäß § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2022 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind,
3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.“

Der Aufsichtsrat hat sich dem Ergebnis der Prüfung des Abhängigkeitsberichts durch den Abschlussprüfer angeschlossen.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses und die Mitglieder des Aufsichtsrats erhielten für die Sitzungen dieser Gremien, die sich mit dem Jahresabschluss 2022 befassten, rechtzeitig die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts sowie die Prüfungsberichte des Wirtschaftsprüfers.

Die Abschlussprüfer berichteten in Prüfungsausschusssitzungen ausführlich über die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfungen und standen für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen hat der Prüfungsausschuss die Prüfung des Konzernabschlusses und des Jahresabschlusses der TRATON SE sowie des zusammengefassten Lageberichts und des Abhängigkeitsberichts durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung berichtet.

In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts der Abschlussprüfer sowie in Gespräch und Diskussion mit diesen haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass sie ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

Wir stimmten am 22. Februar 2023 auf Empfehlung des Prüfungsausschusses dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt.

Den Gewinnverwendungsbeschluss des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen.

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung sind keine Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts zu erheben.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern der Vorstände und den Mitarbeitern der Unternehmen der TRATON GROUP für ihre Leistungen und ihren tatkräftigen Einsatz. Den Vertretungen der Mitarbeiter danken wir für ihre sachliche und konstruktive Zusammenarbeit im Interesse unserer Gesellschaft.

München, den 22. Februar 2023

Für den Aufsichtsrat:



Hans Dieter Pötsch

Vorsitzender des Aufsichtsrats

Auf einen Blick

	2022	2021	Veränderung
Lkw und Busse (in Einheiten)			
Auftragseingang	334.583	359.975	-7%
Absatz	305.485	271.608	12%
davon Lkw	254.300	230.549	10%
davon Busse	29.601	18.857	57%
davon MAN TGE	21.584	22.202	-3%
TRATON GROUP			
Umsatz (in Mio €)	40.335	30.620	32%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	2.071	1.599	472
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,1	5,2	-0,1 ppt.
Ergebnis je Aktie (in €)	2,28	0,91	1,37
Aktive Mitarbeiter ¹	100.356	97.235	3.121
TRATON Operations			
Umsatz (in Mio €)	39.554	30.103	31%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	2.257	1.883	374
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,7	6,3	-0,6 ppt.
Kapitalrendite (ROI) (in %)	6,7	0,8	5,9 ppt.
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	4.016	3.434	17%
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.892	1.462	29%
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.298	1.125	15%
Netto-Cashflow (in Mio €)	-625	938	-1.563
Nettoliquidität/-verschuldung (in Mio €) ¹	-3.563	-1.694	-1.869
TRATON Financial Services			
Umsatz (in Mio €)	1.294	964	34%
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	303	259	44
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	23,5	26,9	-3,5 ppt.
Eigenkapitalrendite (in %)	4,0	18,6	-14,6 ppt.

¹ Stand am 31. Dezember

TRATON am Kapitalmarkt

Aktienmärkte 2022 durch Ukraine-Krieg, Inflation und Konjunktursorgen belastet

Nach einem deutlich positiven, aber volatilen Börsenjahr 2021 setzten die globalen Aktienmärkte ihre Aufwärtsbewegung zu Beginn des Jahres 2022 zunächst fort. Mit dem Einmarsch Russlands in die Ukraine und dem Beginn des Kriegs am 24. Februar 2022 fand die positive Entwicklung ein abruptes Ende. Die Einführung umfangreicher Sanktionen gegen Russland in einem bereits zuvor stark von Lieferengpässen geprägten Umfeld wirkte sich deutlich bremsend auf die Aktienmärkte aus. Insbesondere die daraus resultierende Erwartung einer sich eintrübenden wirtschaftlichen Entwicklung und gleichzeitig signifikant steigender Preise für Rohstoffe, Energie und Konsumgüter belasteten. Die negative Entwicklung verstärkte sich durch aufkommende Sorgen um Energieengpässe sowie das Ende der expansiven Geldpolitik der Zentralbanken. Umfangreiche und wiederholte Maßnahmen internationaler Regierungen zur Stützung der Konjunktur, der Industrie sowie der privaten Haushalte konnten die Effekte nur teilweise abfedern.

Im weiteren Jahresverlauf kam es zu deutlichen Zinserhöhungen der Zentralbanken aufgrund der teilweise prozentual zweistelligen Inflationsraten. Dies verfestigte die Erwartung von rezessiven Entwicklungen in wichtigen Regionen. Unter vielfach starken Schwankungen verzeichneten die globalen Aktienmärkte einen deutlichen Rückgang und erreichten im 3. Quartal teilweise ihre jeweiligen Jahrestiefstände. Im Schlussquartal sorgten besser als erwartet ausgefallene Inflations- und Konjunkturdaten und die Hoffnung auf eine Verlangsamung der expansiven Zinspolitik der Zentralbanken für eine Trendwende. Dadurch stimuliert verzeichneten die weltweiten Aktienmärkte eine deutliche Erholung, die sich bis zum Jahresende unter Schwankungen fortsetzte.

Der deutsche Leitindex Dax schloss das Handelsjahr 2022 bei 13.924 Punkten mit einem Minus von –12,3% ab. Der SDax, der die 70 bedeutendsten Unternehmen in Deutschland unterhalb des Dax und des MDax umfasst, notierte –27,3% unter dem Vorjahresschlussstand. Der Stoxx Europe 600 Industrial Goods & Services (SXNP), der die größten europäischen börsennotierten Unternehmen des Industriegüter- und Dienstleistungssektors enthält, ging 2022 um –20,1% zurück.

Deutlich rückläufige Kursentwicklung der TRATON-Aktie

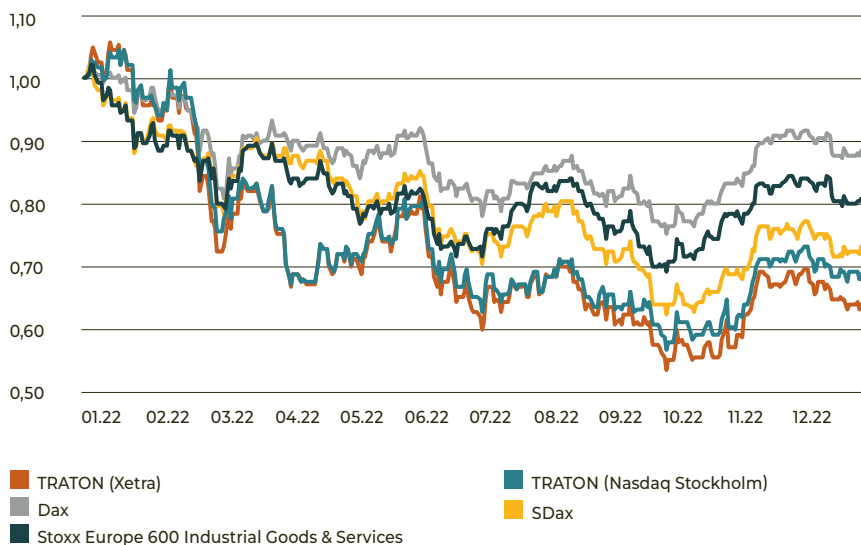
Die Aktie der TRATON SE folgte am Anfang des Jahres 2022 zunächst weitgehend der Entwicklung der Aktienmärkte. Der Krieg in der Ukraine führte bei MAN Truck & Bus zu massiven Versorgungslücken bei Lkw-Kabelsträngen, in deren Folge es ab Mitte März zu einer sechswöchigen Produktionsunterbrechung kam. Im 2. Quartal belastete dies die TRATON-Aktie zusätzlich zu der allgemein negativen Stimmung an den Kapitalmärkten. Im 2. Halbjahr folgte die TRATON-Aktie weitgehend den volatilen, von Inflations- und Konjunktursorgen geprägten Entwicklungen an den Märkten. Im Schlussquartal konnte sie vom allgemein verbesserten Börsenumfeld profitieren und verzeichnete einen deutlichen Kursanstieg.

Die TRATON-Aktie erreichte mit 23,38 € am 13. Januar 2022 ihren Jahreshöchstkurs. Ihren Tiefstkurs verzeichnete sie am 29. September 2022 mit 11,83 €. Die schwedische Notierung an der Nasdaq Stockholm erzielte am 17. Januar 2022 mit 239,00 SEK ihren höchsten und am 29. September 2022 mit 130,20 SEK ihren tiefsten Stand des Jahres 2022.

Am 31. Dezember 2022 notierte die TRATON-Aktie bei 14,13 € bzw. 155,10 SEK. Daraus ergeben sich Kursrückgänge gegenüber dem Jahresende 2021 von –36,2% bzw. –32,3%. Zum Ende des Jahres 2022 betrug der Börsenwert bzw. die Marktkapitalisierung der TRATON SE 7,1 Mrd. €.

Aktuell wird die TRATON-Aktie von 24 Finanzanalysten verfolgt und bewertet. Zum Jahresende 2022 empfahlen elf Analysten die Aktie zum „Kauf“, zwölf Analysten zum „Halten“ und ein Analyst zum „Verkauf“.

KURSENTWICKLUNG TRATON-AKTIE IM JAHR 2022 IM VERGLEICH ZU AUSGEWÄHLTEN INDIZES, AB 1. JANUAR 2022 (INDEXIERT; 1. JANUAR 2022 = 100 %)



Ergebnis je Aktie mehr als verdoppelt

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern, welches den Anteilseignern der TRATON SE zurechenbar ist, geteilt durch die Zahl der in Umlauf befindlichen Aktien.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stieg das Ergebnis je Aktie aufgrund des verbesserten Operativen Ergebnisses auf 2,28 € (0,91 €).

Dividendenvorschlag von 0,70 € je Aktie

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE schlagen der am 1. Juni 2023 stattfindenden Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2022 die Ausschüttung einer Dividende von 0,70 € je Aktie vor. Auf Basis des Dividendenvorschlags beträgt die Ausschüttungsquote 30,7% und liegt damit innerhalb des Zielkorridors von 30 bis 40% des Nettoergebnisses.

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der TRATON-Aktie, gemessen am Xetra-Schlusskurs des letzten Handelstags 2022, bei 5,0%.

Streubesitz unverändert bei 10,28%

TRATON verfügt über eine internationale Investorenbasis, u. a. aus Deutschland, Schweden, Großbritannien und den USA, die sich sowohl aus institutionellen Investoren als auch Privataktionären zusammensetzt. Am 31. Dezember 2022 lag der Streubesitz (Free Float) nach den Kriterien der Deutschen Börse bei 10,28%. Größter Einzelaktionär ist unverändert die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,72%.

Marktumfeld für Unternehmensanleihen

Das Kapitalmarktumfeld im Jahr 2022 war durch eine sich rapide und im Ausmaß stark verändernde Zinslandschaft und eine infolge des Kriegs in der Ukraine hohe Unsicherheit geprägt. Die hatte ein vergleichsweise niedriges Liquiditätsangebot und steigende Anleiherenditen zur Folge. Im Jahresverlauf konnten sich diese auf höherem Niveau stabilisieren. Im Einklang mit anderen bedeutenden Notenbanken hat die Europäische Zentralbank einen Zinserhöhungszyklus eingeleitet, um den gestiegenen Inflationsraten zu begegnen. Der Anstieg der Euro-Referenzzinssätze trug so auch zu allgemein steigenden Refinanzierungskosten bei. Insbesondere das 4. Quartal 2022 bot jedoch trotz dieser Einflüsse attraktive Refinanzierungsmöglichkeiten, da Unternehmen und Investoren an den europäischen Anleihemarkt zurückkehrten.

TRATON-Ratingeinstufungen

Seit dem 17. Juni 2020 besitzt die TRATON SE ein Emittentenrating bei Moody's Investors Service (Moody's) und S&P Global Ratings (S&P).

RATINGEINSTUFUNGEN (ZUM 31. DEZEMBER 2022)

	Moody's	S&P
Unternehmensrating	Baa2	BBB
Ausblick	stabil	stabil

European-Medium-Term-Notes-Programm

TRATON verfügt seit dem 12. März 2021 über ein European-Medium-Term-Notes-Programm, das am 31. März 2022 aktualisiert wurde. Das Kapitalmarktemissionsprogramm im Volumen von 12,0 Mrd € ermöglicht TRATON eine flexible und effiziente Kapitalaufnahme an den Fremdkapitalmärkten. Neben der TRATON SE können auch die indirekten Tochtergesellschaften TRATON Finance Luxembourg S.A. und TRATON Treasury AB Anleihen unter dem Programm begeben. Die TRATON SE, die TRATON Finance Luxembourg S.A. und die TRATON Treasury AB nutzen das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird.

TRATON am Anleihemarkt

Die TRATON SE hat im Jahresverlauf 2022 Emissionen im Volumen von 1,4 Mrd € in drei Tranchen begeben. Die begebenen Tranchen bewegten sich in der Größenordnung von 300 Mio € bis 600 Mio €. Die Kupons lagen innerhalb einer Bandbreite von dem 3-Monats-EURIBOR zuzüglich 70 Basispunkten bis 4,125% bei Laufzeiten von 18 Monaten, 21 Monaten und drei Jahren. Damit beläuft sich das gesamte ausstehende Emissionsvolumen per 31. Dezember 2022 auf 5,7 Mrd €. Begeben wurden die Anleihen durch die TRATON Finance Luxembourg S.A. Alle Anleihen wurden am regulierten Markt der Luxemburger Börse notiert.

Weitere Informationen zu den ausstehenden Anleihen finden Sie auf unserer Investor-Relations-Internetseite unter der Rubrik „[Fremdkapital & Rating](#)“.

TRATON-Grundkapital

Das Grundkapital der TRATON SE betrug am Ende des Geschäftsjahres 2022 unverändert 500 Mio €. Dieses ist in 500.000.000 Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag) jeweils mit einem anteiligen rechnerischen Betrag von 1,00 € eingeteilt. Alle Aktien haben eine volle Dividendenberechtigung in Euro.

BASISDATEN DER TRATON-AKTIE

Gattung	Auf den Inhaber lautende Stammaktien ohne Nennbetrag (Stückaktien)
ISIN	DE000TRATON7
WKN (Wertpapierkennnummer)	TRATON
Börse	Frankfurter Wertpapierbörse Nasdaq Stockholm (börsen)
Zulassungssegment	Regulierter Markt (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse Large-Cap-Segment der Nasdaq Stockholm (börsen)
Bloomberg Börsenkürzel	8TRA GY/8TRA SS
Reuters Börsenkürzel	8TRA.DE/8TRA.ST
Indezugehörigkeit (Auswahl)	SDax (Deutsche Börse) OMX Stockholm All Share Index
Anzahl der Aktien	500.000.000
Streubesitz (Free Float)	10,28%

TRATON-Investor-Relations-Aktivitäten

Unsere Investor-Relations-Aktivitäten haben wir auch im laufenden Jahr weiter intensiviert und ausgebaut. Institutionelle Investoren und Analysten sowie die privaten Anleger wurden zeitnah über aktuelle Themen, die Geschäftsentwicklung und die strategische Ausrichtung der TRATON GROUP informiert. Mit institutionellen Anlegern und Analysten fanden darüber hinaus kontinuierlich Gespräche im Rahmen von Roadshows und Investorenkonferenzen in Europa und den USA statt – nach pandemiebedingten Einschränkungen oder Lockerungen in virtueller oder in physischer Form.

Höhepunkt der Investor-Relations-Aktivitäten war der Kapitalmarkttag im schwedischen Södertälje im Mai 2022, auf dem der TRATON-Vorstand institutionellen Investoren und Analysten die Ziele und Strategie des Konzerns sowie der Marken vorstellte und diskutierte. Die Veranstaltung konnte zudem live auf der TRATON-Webseite verfolgt werden.

Am 9. Juni 2022 fand die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE wie im Vorjahr ohne physische Präsenz der Aktionäre und ihrer Bevollmächtigten in München statt. An dem virtuell abgehaltenen Aktionärstreffen haben rund 300 Aktionäre teilgenommen.

TRATON-Investor-Relations-Informationen

Weitere Informationen zur TRATON-Aktie, zu den TRATON-Anleihen und dem TRATON-Rating sowie Finanznachrichten, Finanzberichte, Präsentationen, Informationen zur Hauptversammlung sowie Ansprechpartner finden Sie unter unserer Investor-Relations-Internetseite <https://ir.traton.com>.

KENNZAHLEN DER TRATON-AKTIE

	2022	2021
Ergebnis je Aktie in € (verwässert/unverwässert)	2,28	0,91
Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) ¹	6,2	24,3
Dividende je Aktie (in €) ²	0,70	0,50
Dividendenrendite (in %) ³	5,0	2,3
Ausschüttungsquote (in %)	31	55
Xetra (in €)		
Jahresschlusskurs	14,13	22,14
Jahresdurchschnittskurs	16,01	24,25
Jahreshöchstkurs	23,38	28,40
Jahrestiefstkurs	11,83	19,92
Nasdaq Stockholm (in SEK)		
Jahresschlusskurs	155,10	229,00
Jahresdurchschnittskurs	169,46	245,87
Jahreshöchstkurs	239,00	286,00
Jahrestiefstkurs	130,20	205,00
Anzahl der Aktien (Mio Stück) ⁴	500	500
Marktkapitalisierung (in Mrd €) ⁴	7,1	11,1

1 Jahresschlusskurs der Xetra-Notierung im Verhältnis zum Ergebnis je Aktie

2 2022: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2023

3 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresschlusskurs der TRATON-Aktie (Xetra-Handel)

4 Stand am 31. Dezember

Strategie: TRATON Way Forward

Der fortschreitende Klimawandel, die wachsende Bedeutung von Nachhaltigkeit, die Dekarbonisierung und die Digitalisierung stellen TRATON vor unterschiedliche Herausforderungen. Die Strategie der TRATON GROUP, der TRATON Way Forward, basiert auf einer langfristigen Vision, die beschreibt, wie TRATON diesen Herausforderungen und den damit erwarteten Veränderungen in der Transport- und Logistikbranche begegnen wird. Im Rahmen der Strategie hat sich TRATON das übergeordnete Ziel gesetzt, unabhängig von individuellen Unternehmensentscheidungen jederzeit nachhaltig und verantwortungsvoll zu handeln.

Der TRATON Way Forward besteht aus drei Feldern mit einem zusätzlichen Schwerpunkt auf die Umsetzung der Strategie. Diese Elemente sind: (1) Verantwortungsvolles Unternehmen, (2) Wertschöpfung, (3) TRATON Accelerated! und (4) Strategieumsetzung und Governance.



Fokus auf nachhaltige Wertschöpfung für unsere Stakeholder

- Leistungsorientierung
- Navistar als Teil der TRATON-Familie
- TRATON in China

Unsere Rolle im Logistik-Ökosystem der Zukunft gestalten

- Erweiterung des Geschäftsmodells
- Partnerschaftskultur
- Embrace Digital

(1) Verantwortungsvolles Unternehmen

Die TRATON GROUP wird in jeder Hinsicht ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen sein. Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft werden dabei eine tragende Rolle spielen und sind unsere höchste Priorität. Gemeinsam mit unseren Marken arbeiten wir intensiv an unserer Vision, den Transport nachhaltig zu verändern. Unser Ziel ist es, über den gesamten Lebenszyklus unserer Produkte einen maximalen Nutzen für unsere Kunden und die Gesellschaft zu schaffen. TRATON will seine Umweltziele erreichen sowie eine nachhaltige Vorgehensweise in Bezug auf Menschen, Mitarbeiter, Kunden, Zulieferer und strategische Partner stärken. Verantwortungsbewusstsein genießt höchste Priorität und soll stets das Handeln bestimmen.

Als Teil unserer Strategie haben wir uns das Ziel gesetzt, dass bis 2030 rund die Hälfte unserer jährlichen Neuverkäufe ausschließlich batterieelektrische Fahrzeuge sind und wir somit einen signifikanten Beitrag zur Dekarbonisierung des Transportsektors weltweit leisten. Ein weiteres Beispiel für unser gestärktes Verantwortungsbewusstsein ist die Gründung des Lade-Joint-Ventures gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group. Gemeinsame Investitionen in Höhe von 500 Mio € für den Bau von mindestens 1.700 Ladestationen für schwere Lkw und Reisebusse in den kommenden fünf Jahren gehören zu den Schlüsselfaktoren für den Ausbau der Elektromobilität.

„Verantwortungsvolles Unternehmen“ schließt darüber hinaus eine Unternehmenskultur ein, die auf Menschen und Vielfalt ausgerichtet ist. Vielfalt geht dabei über den allgemein geläufigen Diversitätsgedanken hinaus. TRATON möchte ganz bewusst verstärkt Menschen mit unterschiedlichen Erfahrungen, Bildungsschwerpunkten und Persönlichkeiten zusammenbringen. Um verantwortungsvoll agieren zu können, investiert das Unternehmen weiter verstärkt in ethische Grundsätze in der Unternehmensführung.

(2) Wertschöpfung

Das zweite Element der Strategie ist Wertschöpfung. Der Fokus liegt darauf, nachhaltig den Wert für die Interessensgruppen der TRATON GROUP zu steigern. Dazu sollen weitere Ertragsquellen und wichtige Märkte erschlossen werden. Darüber hinaus wird auf eine weitere Stärkung aller TRATON-Marken abgezielt. Jede Marke arbeitet an der Erfüllung eines klar definierten strategischen Renditeziels. Das Management der TRATON GROUP strebt an, durch die Umsetzung ihrer verschiedenen Markenstrategien im Jahr 2024 eine Operative Rendite von 9% für den Konzern zu erreichen.

Für TRATON bedeutet die im Jahr 2021 vollzogene Übernahme von Navistar den Einstieg in den Markt Nordamerika und damit die Stärkung der globalen Reichweite sowie die Erschließung einer zusätzlichen Ertragsquelle. Dabei soll Navistar zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem Navistar schon heute Zugang hat. Die Entwicklung und Einführung des neuen Navistar S13 Antriebsstrangs auf Basis des modularen TRATON-Baukastens ist dabei ein wichtiger Meilenstein.

Im Sinne der weltweiten Expansion wird außerdem in Asien die wichtigste Lücke in der globalen Positionierung der TRATON GROUP geschlossen. China ist der größte Nutzfahrzeugmarkt der Welt. Flottenkunden in China interessieren sich zunehmend für höherwertige Fahrzeuge. Ihre Erwartungen in puncto Effizienz und Sicherheit steigen. Diesen Anforderungen möchte TRATON mit entsprechenden Investitionen vor Ort gerecht werden.

(3) TRATON Accelerated!

Das dritte Element der neuen TRATON-Strategie ist besonders vorausschauend: TRATON möchte zukünftig im Ökosystem Transport und Logistik aktiv mitgestalten. Dazu wird das Unternehmen neue Geschäftsmodelle und Partnerschaften etablieren, die in einer von Elektrifizierung, autonomem Fahren und Vernetzung geprägten Welt Mehrwert schaffen. Die TRATON GROUP erweitert entsprechend ihre Sicht des Geschäftspotenzials über den reinen Transport hinaus auf die Bereiche Logistik und Digitalisierung. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, die richtigen Fähigkeiten und Partnerschaften auszubauen, um so die Transformation der Branche mitgestalten zu können. Ein Beispiel hierfür ist die Auflegung eines zweiten Scania Risikokapitalfonds mit 2,0 Mrd SEK Kapital mit dem Ziel in B2B-Technologien wie Software und Produkte, Lösungen und Dienstleistungen in den Bereichen Mobilität, Konnektivität, autonomes Fahren, Elektrifizierung, Smart Factory und Nachhaltigkeit zu investieren.

(4) Strategieumsetzung und Governance

Das vierte Element fokussiert auf die Umsetzung der Strategie. Ziel ist es u. a. durch den Aufbau eines modularen TRATON-Baukastensystems und einer engeren organisatorischen Verflechtung Kompetenzen zu bündeln und damit die Wettbewerbsfähigkeit insgesamt zu stärken.

Alle vier Elemente von TRATON Way Forward greifen ineinander. Gemeinsam bilden sie die Strategie, mit der die TRATON GROUP ein noch verantwortungsvolleres Unternehmen formt, Wert schafft und den Weg in eine nachhaltige Zukunft einschlägt.

Highlights des Jahres 2022

Auf allen Feldern ihrer Unternehmensstrategie TRATON Way Forward hat die TRATON GROUP im Jahr 2022 Erfolge erzielt.

Verantwortungsvolles Unternehmen

Für die TRATON GROUP steht außer Frage, dass die Zukunft des Transports elektrisch ist. Um TRATON hier in eine führende Marktposition zu bringen, fließen seit 2021 bis zum Jahr 2026 insgesamt 2,6 Mrd € gezielt in die Forschung und Entwicklung der E-Mobilität. Im Gegenzug fährt TRATON die Investitionen in konventionelle Antriebe zurück, und zwar auf weniger als ein Fünftel der Aufwendungen für Produktentwicklung im Jahr 2026.

Unabdingbare Voraussetzung für den elektrischen Erfolg ist eine verlässliche Infrastruktur. Das Joint Venture CV Charging Europe (CVCE) der TRATON GROUP mit Daimler Truck und der Volvo Group zum Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur für schwere Lkw und Reisebusse in Europa ist daher eine wichtige Initialzündung für den batterieelektrischen Transport. Die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens wurde im Juli 2022 vollzogen. Im Dezember wurde der Markenname Milence präsentiert.

Die Marken der TRATON GROUP bauen ihr jeweiliges Portfolio an batterieelektrischen Fahrzeugen weiter aus, um den Markthochlauf des elektrischen Transports voranzutreiben. Gleichzeitig investieren wir auch in die technologisch sehr bedeutende Batterietechnologie.

Nachdem TRATON im Jahr 2021 dem UN Global Compact beitrug, folgte im März 2022 Volkswagen Truck & Bus (damals noch als Volkswagen Caminhões e Ônibus). Umweltbewusstes Wirtschaften und das Einhalten der Grundrechte sind essenziell.

Zudem hat die TRATON GROUP „Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft“ als einen von drei Schwerpunktbereichen im Feld „Verantwortungsvolles Unternehmen“ der Unternehmensstrategie identifiziert, um das Geschäftsmodell sowie das Produktdesign des Unternehmens so zu verändern, dass CO₂-Emissionen und Ressourcenverbrauch reduziert werden. Dafür wurde zuvor eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Die TRATON GROUP bekennt sich damit zur Klimaschutzvereinbarung der UN-Klimakonferenz, dem Pariser Abkommen.

Wertschöpfung

Mit der vollständigen Übernahme von Navistar 2021 konnte ein wichtiger Schritt zur Erschließung neuer Ertragsquellen und Märkte realisiert werden. Im Jahr 2022 wurden bei der Integration von Navistar in die Gruppe beachtliche Erfolge erzielt. Die stärkere Internationalisierung hat gerade bei den deutlichen Marktschwankungen im Berichtsjahr für mehr Stabilität gesorgt. Künftig richtet TRATON die Strategie stärker auf Asien aus. Scania wird der erste westliche Lkw-Hersteller mit einer völlig eigenständigen Produktion in China sein. Ein wichtiger Schritt für die TRATON GROUP.

Die TRATON GROUP hat sich 2022 dazu entschieden, eine gruppenweite und integrierte Geschäftseinheit für Finanzdienstleistungen aufzubauen. TRATON Financial Services wird umfassende Leistungen im Bereich Kundenfinanzierung anbieten, um die Nachfrage nach neuen Technologien und Geschäftsmodellen zu bedienen. Ein sehr wichtiger Teil sind Finanzierungsdienstleistungen, beispielsweise beim Wechsel der Kunden hin zu Elektrofahrzeugen oder bei den Transport-as-a-Service-Modellen.

TRATON Accelerated!

TRATON möchte neue Geschäftsmodelle und wertschöpfende Partnerschaften etablieren. Dazu wird der Fokus auf Logistik und Digitalisierung erweitert. Testfahrten auf Stufe 4 von insgesamt fünf Stufen des autonomen Fahrens haben bereits 2021 in Schweden begonnen. Im Jahr 2022 konnte die Fahrstrecke dank der Genehmigung der schwedischen Verkehrsbehörde erweitert werden. Nun können die selbstfahrenden Scania-Lkw auf allen Straßen zwischen den Städten Södertälje und Jönköping verkehren. Aus Sicherheitsgründen ist dabei jeweils ein Fahrer an Board.

Strategieumsetzung und Governance

Im Jahr 2022 hat sich TRATON verstärkt auf die erfolgreiche und zielgerichtete Umsetzung der Unternehmensstrategie konzentriert und die eigene Führungsstruktur daraufhin optimiert. Kernelement hierfür war der Auftakt zur gruppenweiten Einführung eines Baukastensystems mit einheitlichen Schnittstellen für die wichtigsten Technologiebereiche, das TRATON Modular System. Die gesamte Gruppe arbeitet intensiv daran, dieses Baukastensystem über alle wesentlichen Komponenten hinweg einzuführen. Zur Unterstützung dieses Prozesses wurden im Berichtsjahr die beiden neuen Einheiten Group Industrial Operations und Group Product Management etabliert.

Scania

Scania hat im Jahr 2022 weitere wichtige Schritte hin zu nachhaltigem Transport und zu selbstfahrenden Lkw gemacht. Der schwedische Nutzfahrzeughersteller hat mit dem Scania Super als erste Marke der TRATON GROUP die gruppenweite 13-Liter-Motorenplattform eingeführt, die in der Gruppe als Common Base Engine (CBE) entwickelt worden ist. Damit wurde Scania Sieger im renommierten 1000-Punkte-Test, einem großen europaweiten Lkw-Vergleich. Im Vergleich zur Vorgängergeneration wird der Verbrauch mit dem CBE bei Scania um bis zu 8 % reduziert.

Scania hat auf der IAA Transportation 2022 ein erweitertes Portfolio für den elektrifizierten Transport präsentiert. Für den regionalen Güterverkehr wurden Fahrzeuge mit zwei Leistungsstufen vorgestellt. Diese sind mit einer installierten Batteriekapazität von bis zu 624 kWh erhältlich, sodass mit einem 40-Tonnen-Lkw eine Reichweite von bis zu 350 km erzielt werden kann.

Bei den Kunden kommen die batterieelektrischen Fahrzeuge von Scania gut an. So hat ARC, ein Unternehmen der städtischen Müllabfuhr in Kopenhagen, für die eigene Flotte rund 100 Fahrzeuge bestellt, von denen die ersten bereits geliefert worden sind. Zudem hat sich Scania 2022 ehrgeizige Ziele für die Dekarbonisierung der Lieferkette gesetzt. Es wurden die vier Bereiche Batterien, Stahl, Aluminium und Gusseisen identifiziert, die zusammen für mehr als 80 % der Kohlenstoffemissionen in der Lieferkette verantwortlich sind. Bis 2030 sollen die Emissionen daraus je nach Bereich um 60 bis 85 % gesenkt werden.

Für das Ziel, ein führender Anbieter elektrifizierter Nutzfahrzeuge und selbstfahrender Lkw und Busse zu werden, investiert Scania u. a. 975 Mio SEK in eine neue Teststrecke in Södertälje. Damit sollen Forschung und Entwicklung auf beiden Zukunftsfeldern weiter vorangetrieben werden. Auch unsere Kunden zeigen bereits Interesse am fahrerlosen Transport. Scania hat zudem im April 2022 mit dem multinationalen Bergbaukonzern Rio Tinto neue Tests mit autonomen 40-Tonnen-Minenfahrzeugen begonnen und bereits im Berichtsjahr einen Meilenstein erreicht, den fahrerlosen Betrieb in einer simulierten Last- und Förderzyklusumgebung. Mit HAVI Supply Chain, einem internationalen Logistikdienstleister für die Lebensmittelindustrie, hat Scania ein Pilotprojekt mit einem autonom fahrenden Lkw gestartet, der unter regulären Verkehrsbedingungen Handelsgüter transportiert. Das Projekt soll Aufschluss über die Effektivität des autonomen Lkw-Transports zwischen Logistikzentren geben.

Scania führt auch seine Arbeit mit Unternehmensgründern im Bereich von B2B-Technologien fort und hat dazu eine zweite Generation seines Risikokapitalfonds Scania Growth Capital aufgelegt. Das neue Investitionsvehikel hat ein Volumen von 2 Mrd SEK und unterstützt Gründer mit Zugang zum Wissen der Scania-Organisation in den Bereichen Markt und Technologie.

MAN

MAN Truck & Bus hat 2022 die Verlagerung seines Produktionsnetzwerks vorangetrieben. So werden in die Erweiterung des Lkw-Werks im polnischen Krakau 130 Mio € investiert. Der Standort wächst in der Fläche um etwa ein Drittel und wird zum Volumen-Ausgleichswerk für Lkw ausgebaut. Künftig können täglich etwa 300 Fahrzeuge und Fahrerhäuser im Dreischichtbetrieb vom Band laufen. Um die Nachhaltigkeit des Standorts sicherzustellen, wird eine neue Bioenergiequelle dafür sorgen, dass das Werk CO₂-neutral arbeitet. In Krakau werden durch diese Werksverlagerung etwa 1.500 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Eine weitere zukunftsweisende Entscheidung wurde für den Standort Nürnberg getroffen. Dort siedelt MAN die Großserienproduktion der Batterien für elektrische Lkw und Busse an. Die Fertigungskapazität soll jährlich 100.000 Batterie-Packs erreichen. Mit dieser Investitionsentscheidung über rund 100 Mio € in einem Zeitraum von fünf Jahren werden etwa 350 Arbeitsplätze in Nürnberg gesichert. Die Produktion von schweren E-Lkw startet bei MAN Anfang 2024 in München. Ab Anfang 2025 werden dann in Nürnberg Hochvolt-Batterien für E-Lkw und E-Busse in Großserie gefertigt.

Auf der IAA Transportation 2022 wurde der vollelektrische Großserien-Lkw von MAN als seriennaher Prototyp vorgestellt. Der eTruck mit einer Tagesreichweite von bis zu 800 km soll im Jahr 2024 in den Markt eingeführt werden. Er ist bereits für die neue Generation des Schnellladens, das Megawatt-Laden (MCS, Megawatt Charging System), vorbereitet.

2022 hat MAN auch erstmals das Thema Nachhaltigkeit in seiner Unternehmensstrategie verankert. In seinem Nachhaltigkeitsbericht bekennt sich der Lkw- und Busersteller u. a. zur bilanziellen Treibhausgasneutralität im Jahr 2050. Dazu hat sich die TRATON-Marke im Rahmen der Klimaschutzinitiative Science Based Targets initiative (SBTi) verpflichtet. Im ersten Schritt sollen bis 2030 an den weltweiten Standorten 70 % der Treibhausgasemissionen (THG) im Vergleich zu 2019 eingespart werden. Der THG-Flottenausstoß pro Fahrzeugkilometer der von MAN verkauften Lkw, Busse und Transporter soll bis 2030 um 28 % im Vergleich zum Basisjahr 2019 sinken. Wichtigster Bestandteil der Strategie zur Treibhausgasreduzierung ist die Dekarbonisierung durch eine Elektrifizierung der Flotte.

MAN erschließt mit der zunehmenden Digitalisierung seiner Fahrzeuge auch neue Geschäftsfelder. Als erster Fahrzeughersteller hat MAN eine digitale und transparente Plattform für sämtliche Bezahlprozesse rund um das Nutzfahrzeug entwickelt: MAN SimplePay. Die Lösung soll zu einem Ökosystem für das Bezahlen ausgebaut werden. Gemeinsam mit dem Partner BP p.l.c. (ehemals British Petroleum) startet MAN mit einer Lösung für den automatisierten, kontaktlosen und sicheren Bezahlvorgang beim Tanken. Bargeld oder physische Kreditkarten braucht es nicht mehr.

Navistar

Navistar hat im August 2022 eine technologische Wende eingeleitet. Mit dem geplanten Beginn der Auslieferungen des integrierten Antriebsstrangs International S13 im 2. Halbjahr 2023 kommt die TRATON-Marke bei Effizienz, Rentabilität und Nachhaltigkeit auf ein neues Niveau. Der S13 Integrated Powertrain basiert auf der gruppenweiten 13-Liter-Motorenplattform CBE, die sukzessive alle Marken der TRATON GROUP ausrollen werden.

Für die Produktion des neuen Antriebsstrangs hat Navistar seinen Standort Huntsville, Alabama, im Berichtsjahr deutlich erweitert und technologisch verbessert. Dafür hat die TRATON-Marke rund 190 Mio USD investiert. Einen weiteren Meilenstein für Navistar stellte die Eröffnung der neuen Fabrik in San Antonio, Texas, dar. Die Produktionsstätte umfasst eine Karosseriefertigung, eine Lackiererei, eine Fahrzeugmontage und ein Logistikzentrum, das für die Produktion von Fahrzeugen der Klassen 6 bis 8 ausgestattet ist. Auch Elektrofahrzeuge können dort gefertigt werden. Die Fabrik ist damit von Beginn an vorbereitet für den Hochlauf der E-Mobilität.

Navistar hatte 2022 den mittelschweren Elektro-Lkw eMV International sowie den elektrischen Schulbus IC Bus Electric CE Series im Einsatz. Das Unternehmen unterstützt seine Kunden bei der Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge, u. a. mit intensiven Beratungs- und Informationsveranstaltungen. So schulte das Unternehmen 2022 mehr als 50 Lkw- und Bus-Händler zum Thema Nullemissionen und präsentierte sich auf ausgewählten Messen in Nordamerika mit Augmented Reality, 3D-gedruckten Modellen, Videos und interaktiven Demonstrationen.

Volkswagen Truck & Bus

Volkswagen Truck & Bus hat 2022 strategische Fortschritte in der Ausweitung der globalen Marktpräsenz erzielt. Ein sichtbares Zeichen war dabei die Namensänderung. Aus Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) wurde Volkswagen Truck & Bus (VWTB). Darüber hinaus verfügt die TRATON-Marke erstmals auch über einen offiziellen Importeur in Asien. Auf den Philippinen wurden bereits die ersten Modelle von VWTB an Kunden ausgeliefert.

Auch beim autonomen Fahren hat VWTB im Jahr 2022 Fortschritte erzielt. Bei ersten Tests auf Zuckerrohrplantagen kam ein autonom fahrender Constellation 31.280 8x4 zum Einsatz. 20 autonom fahrende Modelle dieses Typs wurden bereits an die Vamos-Gruppe, einen Fahrzeugvermieter, verkauft. Bei der großen Nutzfahrzeugmesse Fenatran in São Paulo hat VWTB zudem das Konzeptfahrzeug VW Meteor Optimus vorgestellt, das eine Kraftstoffeinsparung von bis zu 8 % ermöglicht. Zudem hat VWTB dort den VW e-Delivery mit 17 Tonnen präsentiert, den schwersten Elektro-Lkw, der jemals in Brasilien produziert wurde.

Unsere neuen Unternehmenswerte

Wir sind davon überzeugt, dass in der TRATON GROUP ein enger Zusammenhang zwischen den Ergebnissen, unserem Verhalten und der Art und Weise besteht, wie wir Entscheidungen treffen. Daher sind gemeinsame Werte und einheitliche Führungsprinzipien, die wir in der Gruppe pflegen, für unseren Erfolg entscheidend. Dabei geht unser Anspruch über rein finanzielle Resultate hinaus.

Den Schlüssel zu einem gemeinsamen Erfolg der Unternehmensgruppe bilden unsere Unternehmenswerte. 2022 haben wir beschlossen, die Unternehmenswerte in der TRATON GROUP zu überarbeiten. Wir wissen, dass wir unsere Zusammenarbeit beschleunigen müssen, und mit Navistar haben wir eine neue Marke in der Gruppe. Dies haben wir darüber hinaus zum Anlass genommen, unsere Unternehmenswerte detaillierter zu beschreiben. Die Überarbeitung ist nun abgeschlossen und unsere neuen Unternehmenswerte werden 2023 in der TRATON GROUP ausgerollt: Kunde zuerst, Respekt, Teamgeist, Verantwortung und Verschwendung vermeiden. Sie dienen den Mitarbeitern als Leitlinie und Orientierung für ein gemeinschaftliches Handeln.

Kunde zuerst

Wir können nur erfolgreich sein, wenn unsere Kunden erfolgreich sind. Indem wir das Geschäft unserer aktuellen und zukünftigen Kunden verstehen und langfristige Beziehungen aufbauen, können wir maßgeschneiderte Lösungen anbieten, die unsere Kunden im Transportsektor nachhaltig erfolgreich machen. Das Geschäft und die Effizienz unserer Kunden stehen im Mittelpunkt unserer Wertschöpfungskette.

Respekt

Wir hören zu und versuchen zu verstehen. Von den Fahrern unserer Fahrzeuge bis zu unseren Mitarbeitern – das Individuum steht stets im Mittelpunkt unseres Handelns. Wir wollen die Expertise, die Erfahrung und den Anspruch jedes Einzelnen nutzen, um unser Vorhaben und unsere Arbeitsweisen kontinuierlich zu verbessern. Die Fähigkeiten, Perspektiven und Erfahrungen jedes Einzelnen zu nutzen, ist ein grundlegender Aspekt dieses Werts. Wir sind stärker, wenn jeder einen Beitrag leisten kann.

Teamgeist

Um die Transportbranche gemeinsam zu verändern, bündeln wir unsere Kräfte innerhalb der TRATON GROUP und arbeiten mit unseren Partnern transparent an einem gemeinsamen Ziel. Wir sehen Unterschiede und Vielfalt als Chance. Wir fordern und unterstützen uns gegenseitig, um besser zu werden, angefangen bei unserem lokalen Team bis hin zu unserer gesamten Gruppe. Das Gefühl, in eine gemeinsame Richtung zu gehen, führt zu kollektiver Stärke und Zielsetzung.

Verantwortung

Wir bekennen uns zu unserer Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und der Umwelt und streben stets danach, die richtigen Dinge auf die richtige Weise zu tun. Wir halten gesetzliche Vorschriften und Compliance-Standards ein. Wir übernehmen Verantwortung für unser Handeln, stehen zu unserem Wort, verhalten uns integer und schaffen Vertrauen. Vertrauen wiederum ist die Basis für die Beziehungen zu Kunden, Geschäftspartnern und der Gesellschaft insgesamt und wird so zu einem der wichtigsten Aspekte.

Verschwendung vermeiden

Mit klarem Fokus auf die kontinuierliche Verbesserung unserer gesamten Organisation gewährleisten wir sichere und qualitativ hochwertige Leistungen in allen Bereichen. Indem wir Abweichungen von Zielen und Normen feststellen, können wir zukünftig Verschwendungen vermeiden. Optimierte Prozesse und Ressourceneffizienz bei gleichzeitiger Reduzierung der Umweltbelastung sind der Anspruch an alle unsere internen und externen Aktivitäten. Wir schaffen eine Norm, die auf standardisierter Arbeit beruht. Verbesserungen finden auf allen Ebenen statt, von schrittweisen strategischen Veränderungen bis hin zu Anpassungen im operativen Alltag.

Zusammengefasster Lagebericht

Zusammengefasster Lagebericht der TRATON SE, München, vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022	50		
Grundlagen der TRATON GROUP	51		
1. Geschäftstätigkeit und Organisation	51		
2. Forschung und Entwicklung	52		
3. Finanzielle Steuerung	54		
Wirtschaftsbericht	56		
1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen	56		
2. Wechselkurse	58		
3. Marktumfeld	58		
4. Ertragslage	60		
5. Finanzlage	66		
6. Vermögenslage	75		
7. Zielerreichung 2022 und Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	77		
TRATON SE (HGB)	79		
1. Geschäftsverlauf	79		
2. Ertragslage	80		
3. Vermögens- und Finanzlage	81		
4. Chancen und Risiken	81		
5. Prognosebericht	81		
		Prognose-, Chancen- und Risikobericht	82
		1. Prognosebericht	82
		2. Chancen- und Risikobericht (enthält den Bericht nach § 289 Abs. 4 HGB)	84
		Ereignisse nach dem 31. Dezember 2022	99
		Nichtfinanzielle Konzernklärung	99
		Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2022	121
		1. Erklärung zur Unternehmensführung	121
		2. Abhängigkeitsbericht	130
		3. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB	130

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT DER TRATON SE, MÜNCHEN, VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.

Grundlagen der TRATON GROUP

1. Geschäftstätigkeit und Organisation

Die TRATON GROUP gehört zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Das Produktportfolio der Gruppe umfasst Lkw, Busse und leichte Nutzfahrzeuge.

„Transforming Transportation Together. For a sustainable world.“: Mit dieser Absicht unterstreicht das Unternehmen den Anspruch, das Nutzfahrzeuggeschäft und das wirtschaftliche Wachstum der Gruppe nachhaltig zu prägen. Gleichzeitig möchte TRATON seine Umweltziele erreichen, sein Verantwortungsbewusstsein gegenüber Menschen, Mitarbeitern, Kunden, Zulieferern und strategischen Partnern stärken sowie den Wert für seine Interessensgruppen steigern. Um das Ökosystem Transport und Logistik aktiv zu gestalten, wird das Unternehmen neue Geschäftsmodelle und Partnerschaften etablieren.

Die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP gliedert sich in die zwei Geschäftsfelder Industriegeschäft (TRATON Operations) und Finanzdienstleistungen (TRATON Financial Services). TRATON Operations enthält die vier Segmente Scania Vehicles & Services (Bezeichnung als Unternehmensmarke: Scania), MAN Truck & Bus (Bezeichnung als Unternehmensmarke: MAN), Navistar Sales & Services (Bezeichnung als Unternehmensmarke: Navistar) und Volkswagen Truck & Bus (VWTB).

Das Geschäftsfeld und Segment TRATON Financial Services soll künftig zu einer globalen markenunabhängigen Finanzdienstleistungsgesellschaft ausgebaut werden, die bestehende Strukturen der Marken Scania und Navistar vereint, um auf einem gemeinsamen Fundament eine gruppenweite Finanzierung zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang beabsichtigt TRATON, zukünftig auch das Finanzierungsgeschäft für die Marken MAN und Volkswagen Truck & Bus zu betreiben, welches derzeit durch die Volkswagen Financial Services AG und deren Tochtergesellschaften wahrgenommen wird.

Ziel der integrierten Geschäftseinheit für Finanzdienstleistungen ist zum einen, Kundenanforderungen bestmöglich zu erfüllen. Es werden Händler- und Kundenfinanzierungen sowie Leasing- und Versicherungsprodukte angeboten. Markenspezifische Bedürfnisse und Produktdienstleistungen werden unter Berücksichtigung des jeweiligen regulatorischen Umfelds von den lokalen Organisationen erfüllt. Zum anderen soll die gruppenweite Finanzdienstleistungsgesellschaft das zukünftige Wachstum sowie neue Geschäftsmodelle der TRATON GROUP unterstützen.

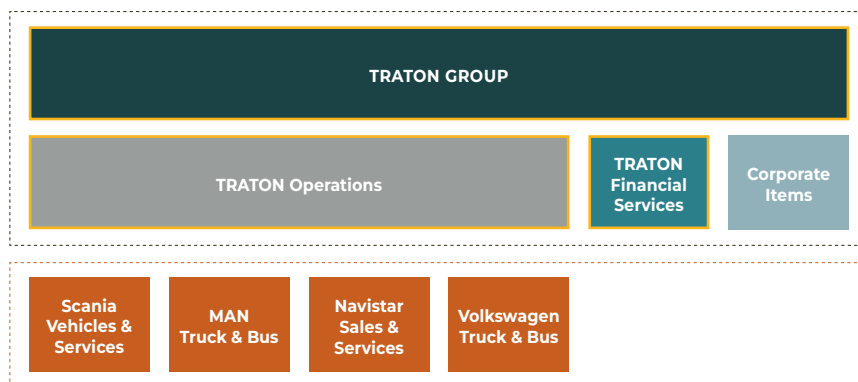
Die Holding-Aktivitäten sind unter Corporate Items erfasst. Diese enthalten auch die Effekte aus Kaufpreisallokationen auf die Segmente sowie Geschäftsaktivitäten, die keinem Segment zugeordnet sind. Per Jahresende 2022 arbeiteten weltweit insgesamt rund 100.400 Menschen für die Unternehmensgruppe.

Die Unternehmensmarken der TRATON GROUP sind klar positioniert:

- Scania bietet als Premium-Innovationsführer nachhaltige Transportlösungen an. Dazu zählen Lkw und Busse für anspruchsvolle Transportaufgaben sowie zahlreiche damit einhergehende Dienstleistungsangebote.
- MAN verfolgt das Ziel, als verlässlicher Business-Partner das Kundengeschäft zu vereinfachen. Dazu hält MAN ein Komplettangebot vom leichten Nutzfahrzeug bis zum schweren Lkw bereit.
- Navistar produziert Lkw unter der Marke International sowie Busse unter der Marke IC Bus und verkauft zudem Motoren und Ersatzteile sowie fahrzeugspezifische Dienstleistungen mittels verschiedener Handelspartner in den USA und in Kanada.
- VWTB bietet ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte, insbesondere in Lateinamerika und Afrika.

Elementarer Teil des Geschäftszwecks des Konzerns ist die Steuerung und Weiterentwicklung einer vernetzten und leistungsfähigen Organisation, die stärker ist als die Summe ihrer Teile. Die TRATON GROUP wurde deshalb mit einer Matrix-Organisation aufgestellt. Geführt wird das Unternehmen von einem erfahrenen Vorstandsteam, das sich aus den Gruppenfunktionen Chief Executive Officer (CEO), Chief Financial Officer (CFO), Chief Human Resources Officer (CHRO) und den CEOs von Scania, MAN, Navistar und VWTB zusammensetzt.

Die Kernbereiche der TRATON GROUP sind auf die Standorte München/Deutschland und Södertälje/Schweden verteilt. Weitere wichtige Standorte sind Lisle in Illinois/USA, Hauptsitz von Navistar, sowie São Paulo in Brasilien, Hauptsitz von VWTB. In Södertälje werden zusätzlich zur Forschung und Entwicklung auch der Einkauf, die strategische Produktplanung sowie die Produktionssteuerung für die TRATON GROUP koordiniert.



2. Forschung und Entwicklung

Die TRATON GROUP entwickelt innovative Lösungen und Produkte, die auf die Anforderungen ihrer Kunden zugeschnitten sind.

TRATON hat sich im Bereich Forschung und Entwicklung neu aufgestellt und zum 1. Juni 2022 eine Matrixstruktur für die globale Entwicklungsorganisation eingeführt, die auf die Umsetzung des modularen Baukastensystems für Lkw und Busse aller Marken ausgerichtet ist. Die Integration aller technischen Lösungen in einem markenübergreifenden modularen Baukasten bildet das Fundament aller Entwicklungstätigkeiten. Durch das Bündeln unserer Aktivitäten und die Angleichung an gemeinsame Schnittstellen können wir allen Kunden unserer Marken maßgeschneiderte Lösungen anbieten und dabei Synergien realisieren. Modularisierung von Komponenten und Produkten, „Software and Systems“ (als Inbegriff für die Vernetzung von klassischen und neuen Technologien sowie Geschäftsmodellen) und der Bereich „People and Collaboration“ als Voraussetzung für die Zusammenarbeit über Länder- und Markengrenzen hinweg sind unsere Fokusthemen.

Die TRATON GROUP priorisiert das Produktportfolio aller ihrer Marken weiterhin mit kontinuierlich hohen Ausgaben, beispielsweise in den Bereichen Elektrifizierung und autonomes Fahren. Im Zeitraum 2021 bis 2026 planen wir, insgesamt 2,6 Mrd € in die Elektromobilität zu investieren und damit den Anteil der Elektromobilität an unseren Produktentwicklungsbudgets erheblich zu erhöhen. Die Aufwendungen für konventionelle Antriebe werden entsprechend sinken. Im Geschäftsjahr 2022 beliefen sich die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten in der TRATON GROUP auf 1,9 Mrd € (1,5 Mrd €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die erstmalige Einbeziehung von Navistar für das gesamte Geschäftsjahr 2022 sowie auf deutlich höhere Aufwendungen für Zukunftstechnologien zurückzuführen.

Eine dieser Zukunftstechnologien ist die Elektrifizierung, in die Scania im Geschäftsjahr 2022 weiterhin investiert hat. Im Jahr 2022 wurde Scania zusätzlich für seinen neuen, auf Scania Super basierenden 13-Liter-Antriebsstrang zum sechsten Mal in Folge als „Green Truck“ für herausragende Transporteffizienz und Kraftstoffleistung ausgezeichnet. Der renommierte Green Truck Award wird von den führenden Fachzeitschriften Trucker und VerkehrsRundschau für Fernverkehrs-Sattelzugmaschinen vergeben. Die Bewertung der Umweltleistung basiert auf dem Vergleich von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen.

Im Berichtszeitraum verzeichnete MAN Truck & Bus kontinuierlich hohe Aufwendungen für die Integration neuer Motoren- und Chassis-Vorschriften sowie für den neuen elektrischen Schwerlast-Lkw. Die Produktion der zukünftigen eTrucks wird bei MAN seit 2021 im MAN eMobility Center vorbereitet, da während des Hochlaufs der Elektromobilität konventionelle Diesel-Lkw und Elektro-Lkw auf einer Fertigungslinie hergestellt werden. Elementare Komponenten der eTrucks werden künftig in Nürnberg produziert. Am dortigen Standort fertigt MAN die Hochvolt-Batterien – aktuell noch in Kleinserienproduktion, ab Anfang 2025 werden die Batterie-Packs in Großserie hergestellt.

Neben den Investitionen in Zukunftstechnologien haben sich Scania und MAN Truck & Bus im Rahmen der Science Based Targets Initiative (SBTi) Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen gesetzt und bereits verschiedene Maßnahmen zur spürbaren Senkung der CO₂-Emissionen umgesetzt. Im Jahr 2021 hat sich Scania im Rahmen der UN Climate Change Conference verpflichtet, bis 2030 mindestens einen 30%-igen Anteil von Null-Emissions-Fahrzeugen am Gesamtabsatz zu erreichen. Im September 2021 hat sich MAN Truck & Bus verpflichtet, verbindliche, wissenschaftlich fundierte Ziele für die Reduzierung von Emissionen zu definieren. Ziel ist es, bis spätestens 2050 bilanziell treibhausgasneutral zu werden. Die Treibhausgasemissionen pro Fahrzeugkilometer der von MAN verkauften Lkw, Busse und Transporter sollen bis 2030 um 28 % (verglichen mit dem Basisjahr 2019) gesenkt werden.

Für das Jahr 2022 betrafen die primären Forschungs- und Entwicklungsausgaben von Navistar in erster Linie die Einführung des integrierten S13-Antriebsstrangs, während die Investitionen in die Entwicklung von Elektrofahrzeugen weiter zunahmen. Mit der Einführung des integrierten Antriebsstrangs International S13 setzt Navistar sein Engagement für nachhaltige Mobilität fort. Navistar stellte den S13 während einer exklusiven Live-Veranstaltung für Händler, Kunden und die Fachpresse im August 2022 auf dem Las Vegas Motor Speedway vor. Der International S13 Integrated Powertrain wurde im Rahmen einer fünf Jahre andauernden weltweiten Zusammenarbeit auf Basis des Scania Super mit der TRATON GROUP entwickelt und ist somit ein wichtiger Bestandteil des modularen Baukastensystems von TRATON. Es ist nicht nur der effizienteste Antriebsstrang, den Navistar je produziert hat, sondern auch ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg von Navistar zum emissionsfreien Transport.

Im Geschäftsjahr 2022 hat VWTB die Ausgaben erhöht, um die gesetzlichen Anforderungen im Zusammenhang mit der neuen Regulierung CONOMA P8 zu erfüllen, die zwischen 2023 und 2025 in Kraft treten wird. Das betrifft insbesondere die Einführung der Euro 6-Norm, mit der die Grenzwerte für Abgasemissionen verschärft werden. Daneben hat Volkswagen Truck & Bus eine Partnerschaft mit Brasol geschlossen, um Ladelösungen für den VW e-Delivery zu entwickeln.

Die TRATON GROUP setzte außerdem Investitionen in ihre Digitalmarke RIO fort. Mit dem Informations- und Anwendungssystem von RIO lassen sich das Touren- und Auftragsmanagement, die Tourenoptimierung und das Wartungsmanagement komplexer Fahrzeugflotten standardisieren. So können kundenspezifische Prozesse standardisiert und digitalisiert werden. Das Ergebnis ist eine effizientere und damit nachhaltigere Gestaltung von Transport und Logistik.

In besonderem Fokus stehen die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten für TRATON Operations, die in folgender Tabelle dargestellt sind:

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG IN ZAHLEN

in Mio €	2022	2021	Veränderung
Primäre F&E-Kosten bei TRATON Operations	1.892	1.462	430
davon aktivierte Entwicklungskosten	604	468	136
Aktivierungsquote (in %)	32,0	32,0	-0,1 ppt.
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	379	299	80
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.666	1.292	374
Umsatzerlöse TRATON Operations	39.554	30.103	9.451
Primäre F&E-Kosten bei TRATON Operations	1.892	1.462	430
F&E-Quote (in %)	4,8	4,9	-0,1 ppt.
F&E-Mitarbeiter (Stand 31.12.)	10.123	8.702	1.421

3. Finanzielle Steuerung

Steuerungsprozess in der TRATON GROUP

Die TRATON GROUP ist in den Steuerungsprozess des Volkswagen Konzerns eingebunden. Ausgangspunkt für die Steuerung der TRATON GROUP ist die Mittelfristplanung, die einmal jährlich über einen Zeitraum von fünf Jahren erstellt wird. Die Planungsinhalte sind der langfristige Absatzplan, das Produktprogramm sowie die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte. Die finanzielle Mittelfristplanung der TRATON GROUP umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen.

Aus der Mittelfristplanung wird das erste Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über die einzelnen Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant. Das Budget wird monatlich auf den Zielerreichungsgrad überprüft. Dabei sind Soll-Ist- und Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen sowie, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das relevante laufende Geschäftsjahr werden monatlich revolvierend detaillierte Vorausschätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr erstellt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung stehen Maßnahmen zur kurzfristigen Anpassung der laufenden Geschäftstätigkeit. Gleichzeitig wird die aktuelle Vorausschätzung somit zum ständigen möglichen Korrektiv für die folgenden Mittelfrist- und Budgetplanungen.

Leistungsindikatoren der TRATON GROUP

Für das Geschäftsjahr 2022 waren die folgenden bedeutsamsten finanziellen und nicht-finanziellen Leistungsindikatoren für die TRATON GROUP und TRATON Operations definiert:

- Absatz
- Umsatz
- Operative Rendite (bereinigt)
- Kapitalrendite (Return on Investment) bei TRATON Operations
- Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten bei TRATON Operations
- Sachinvestitionen bei TRATON Operations
- Netto-Cashflow bei TRATON Operations

Die im Geschäftsjahr 2021 als bedeutsamer Leistungsindikator im Sinne des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 20 berichtete Operative Rendite wurde im Jahr 2022 als weiterer Leistungsindikator berücksichtigt. Hintergrund ist die Einführung der Operativen Rendite (bereinigt) als bedeutsamer Leistungsindikator und damit die Fokussierung auf den üblichen Geschäftsverlauf der TRATON GROUP.

Absatz

Der Absatz ist das Abbild unseres Markterfolgs. Er stellt die Zahl an Fahrzeugen dar, die Scania, MAN, Navistar und VWTB verkaufen. Anhand des Absatzes kontrollieren wir unser Ziel, unsere Position in unseren Kernmärkten zu behaupten.

Umsatz

Das gesetzte Wachstumsziel stellt auf einen steigenden Umsatz ab. Primär gestützt auf den Absatz spiegelt der Umsatz unseren Markterfolg in finanziellen Zahlen wider. Auch ein starkes Vehicle-Services-Geschäft, die Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen sowie die Finanzdienstleistungen tragen zum Unternehmenswachstum bei.

Operative Rendite (bereinigt)

Die Operative Rendite (bereinigt) ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis (bereinigt) zum Umsatz und drückt den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmenstätigkeit unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes aus. Die Operative Rendite (bereinigt) misst die Profitabilität der TRATON GROUP.

Für eine möglichst hohe Transparenz des Geschäftsergebnisses werden Bereinigungen berücksichtigt. Die Bereinigungen auf das Operative Ergebnis umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können. Darunter fallen insbesondere Kosten für Restrukturierungs- und Strukturmaßnahmen sowie einmalige Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf das Ergebnis der TRATON GROUP.

Kapitalrendite (Return on Investment bzw. ROI)

Die Kapitalrendite (ROI) stellt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens dar. Sie wird ermittelt, indem das Operative Ergebnis nach Steuern in Bezug zum Investierten Vermögen im Jahresdurchschnitt gesetzt wird. Übersteigt die Kapitalrendite (ROI) den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung erzielt.

In die Berechnung der Kapitalrendite (ROI) fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Zusätzlich zum Operativen Ergebnis von TRATON Operations werden das Operative Ergebnis der TRATON Holding, Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und der TRATON Holding sowie Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen bezogen auf TRATON Operations berücksichtigt. Darauf wird pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30% angewendet. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Da das Konzept nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement sowie aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst. Die Berechnungslogik entspricht der Systematik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet. Eine Berechnung erfolgt nur auf Jahresbasis.

Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten von TRATON Operations enthalten sowohl die aktivierten Entwicklungskosten als auch die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten. Sie umfassen Ausgaben von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte und Dienstleistungen.

Sachinvestitionen

Die Sachinvestitionen von TRATON Operations stellen die Investitionen der TRATON GROUP in die Zukunft dar. Sie enthalten die zahlungswirksamen Investitionen in Sachanlagen und in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), wie sie in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden.

Netto-Cashflow

Der Netto-Cashflow im Geschäftsfeld TRATON Operations setzt sich aus dem Cashflow aus der Geschäftstätigkeit und dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts zusammen und gibt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft an.

Neben den bedeutsamsten Leistungsindikatoren sind folgende weitere Leistungsindikatoren für die TRATON GROUP bzw. einzelne Geschäftsfelder oder Segmente definiert:

Operative Rendite

Die Operative Rendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zum Umsatz und drückt den wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmenstätigkeit unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes aus. Die Operative Rendite misst die Profitabilität der TRATON GROUP.

Nettoliquidität/-verschuldung

Die Nettoliquidität bzw. Nettoverschuldung ergibt sich aus Flüssigen Mitteln, Wertpapieren, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen, abzüglich Finanzverbindlichkeiten, und gibt den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Flüssigen Mitteln, Wertpapieren, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen an.

EBITDA (bereinigt)

Das EBITDA (bereinigt) (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) gibt die betriebliche Leistung im Geschäftsfeld TRATON Operations vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes wieder. Da Abschreibungen von den gewählten Bilanzierungsmethoden, den Buchwerten, der Kapitalstruktur und der Methode, wie der Vermögenswert erworben wurde, abhängen können, wird das EBITDA (bereinigt) insbesondere als Leistungsindikator für unternehmensübergreifende Vergleiche herangezogen. Die Bereinigungen im Operativen Ergebnis werden ebenso berücksichtigt, um das EBITDA (bereinigt) zu ermitteln.

Eigenkapitalquote bei TRATON Operations und TRATON Financial Services

Die Eigenkapitalquote gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital an. Für die Geschäftsfelder wird sie aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds ermittelt.

Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services

Die Eigenkapitalrendite gibt die Rentabilität des eingesetzten Kapitals an. Sie berechnet sich aus dem Verhältnis des Ergebnisses vor Steuern zum durchschnittlichen Eigenkapital. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Eigenkapital zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Im Geschäftsbericht zusätzlich genannte, in diesem Kapitel jedoch nicht aufgeführte Kennzahlen, werden unter „**Weitere Informationen – Definitionen**“ definiert.

Wirtschaftsbericht

1. Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Entwicklung der Weltwirtschaft

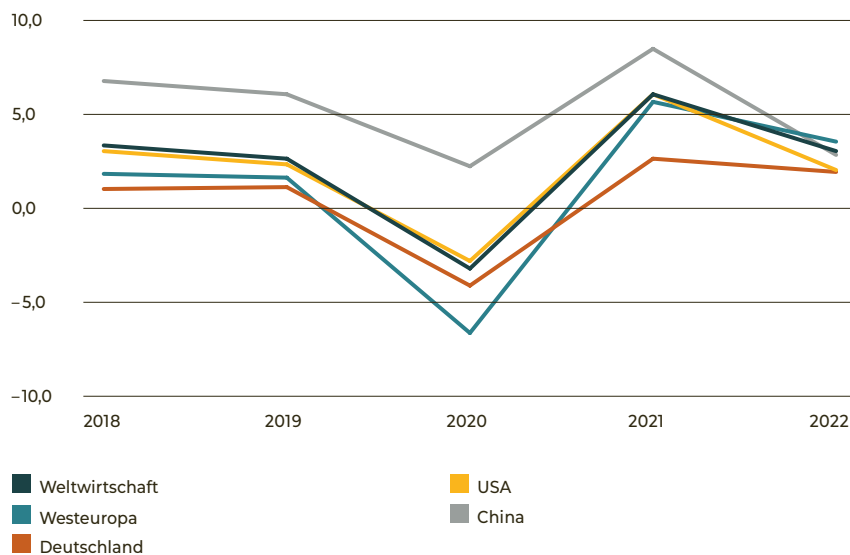
Im Berichtsjahr führte der Krieg in der Ukraine neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergaben sich erhebliche Preissteigerungen. Zudem verschärfen sich in diesem Zusammenhang die Engpässe bei der Teileversorgung. Der Krieg in der Ukraine hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen u. a. ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärfte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Im Verlauf des Jahres 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist mildereren Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte. Insbesondere in China kam es im Laufe des Jahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-COVID-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2022 insgesamt ein positives Wachstum von 3,0% (6,0%). Sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern lag die wirtschaftliche Entwicklung im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender und insgesamt geringerer Dynamik als im Vorjahr.

Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit die COVID-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden, sowie andererseits wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Kriegs in der Ukraine betroffen waren. Aufgrund der weltweit weiter anziehenden Inflation gingen viele Länder zu einer restriktiveren Geldpolitik über, was sich im Berichtsjahr durch Leitzinserhöhungen und reduzierte Anleihekäufe der Zentralbanken widerspiegelte. Der eingetrübte Konjunkturausblick sorgte für hohe Verluste an wesentlichen Aktienmärkten. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie und viele sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahr deutlich an, wobei die Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen hoch blieben. Der weltweite Güterhandel wuchs im Jahr 2022.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM BIP-VERÄNDERUNG IN PROZENT



Europa/übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2022 mit 3,5% (5,6%) insgesamt ein positives Wachstum. Gründe dafür waren u. a. die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen sowie damit einhergehende Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Bei der Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivität war jedoch u. a. aufgrund deutlich steigender Inflationsraten eine abnehmende Dynamik zu verzeichnen. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen im Berichtszeitraum mit 0,6% (6,4%) insgesamt ein schwaches reales Wachstum des absoluten Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf. Während die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, aber etwas weniger dynamischen Rate von 4,4% (7,8%) wuchs, ging das BIP der Region Osteuropa infolge des Kriegs in der Ukraine mit einer negativen Wachstumsrate von -4,1% (4,8%) gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. Die verhängten Sanktionen gegen Russland führten ab März 2022 zu erheblichen Belastungen in dieser Region, sodass die russische Wirtschaftsleistung seit dem zweiten Quartal einen Rückgang verzeichnete und im Jahresdurchschnitt um -3,1% (4,7%) sank. Die Inflationsraten in der gesamten Region Zentral- und Osteuropa stiegen zum Teil kräftig an.

In der Türkei wuchs die Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2022 um 5,0% (11,6%), bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und fortgesetzter Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtsjahr mit 2,2% (4,9%) eine leichte Zunahme des BIP auf.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr 2022 mit 1,9% (2,6%) eine positive Wachstumsrate mit abnehmender Dynamik. Die Lage am Arbeitsmarkt verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr: Die Arbeitslosenquote und die Anzeigen zur konjunkturellen Kurzarbeit sanken im Durchschnitt. Gleichzeitig erreichten die monatlichen Inflationsraten in der Geschichte der Bundesrepublik historische Höchstwerte, während das Konsumentenvertrauen zwischenzeitlich historische Tiefststände aufwies.

Nordamerika

Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung wuchs innerhalb des Berichtsjahres um 2,0% (5,9%). Aufgrund der ansteigenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik kontinuierlich fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des Berichtsjahres sieben Mal angehoben. Die Arbeitslosenquote hat sich gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres im Jahr 2022 weiter verringert. Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um 3,5% (5,0%) und in Mexiko um 3,0% (4,9%).

Südamerika

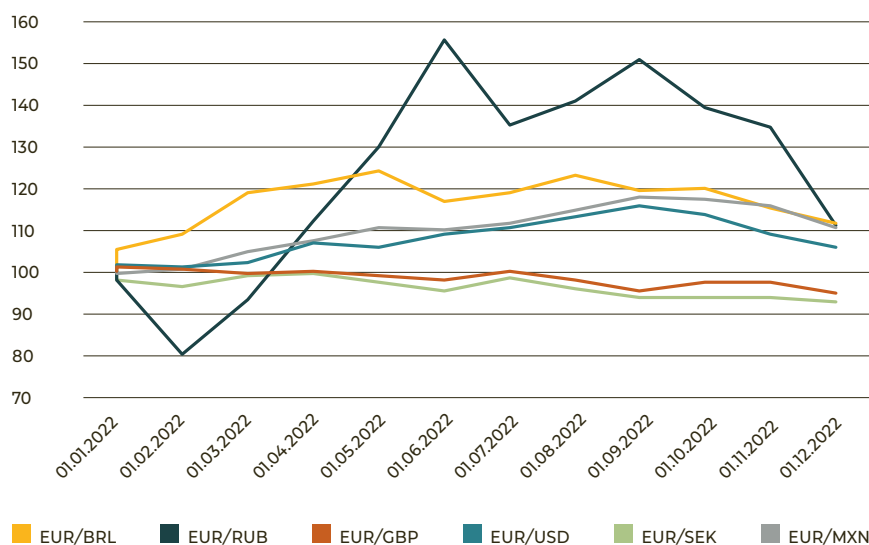
Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte im Jahr 2022 einen Anstieg des BIP von 2,9% (5,3%). Argentinien verzeichnete eine positive Wirtschaftsentwicklung mit einem Wachstum von 4,6% (10,4%) gegenüber dem Vorjahr bei sehr hoher Inflation und fortlaufender Abwertung der lokalen Währung.

Asien/Pazifik

China war zu Beginn der COVID-19-Pandemie den negativen Effekten bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte aufgrund der verfolgten strikten Null-COVID-Strategie im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante führte diese Strategie im Berichtsjahr zu temporären lokalen Ausgangssperren. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen. Die chinesische Wirtschaft wuchs insgesamt nur um 2,8% (8,4%).

2. Wechselkurse

WESENTLICHE FREMDWÄHRUNGEN TRATON 2022



	Jahresanfangkurs	Jahresendkurs	Jahresmittelkurs
BRL/EUR	6,3068	5,6444	5,4444
RUB/EUR	84,9779	76,2868	73,2742
GBP/EUR	0,8400	0,8868	0,8526
USD/EUR	1,1320	1,0677	1,0541
SEK/EUR	10,2548	11,0787	10,6278
MXN/EUR	23,1418	20,8879	21,2121

Im Jahr 2022 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar ab. Die allgemeine Stärke des US-Dollar wurde durch ausgeweitete Zinsdifferenziale und die hohe Unsicherheit der globalen wirtschaftlichen Entwicklung begünstigt. Spezifische Faktoren im Euroraum wie das Sicherstellen der Energieversorgung als Folge des Kriegs in der Ukraine belasteten den Euro zusätzlich. Gegenüber dem britischen Pfund blieb der Wert des Euros im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert, u. a. weil fiskalpolitische Entscheidungen in Großbritannien zum Ende des Jahres zu Bewegungen an den Finanzmärkten und einer Aufwertung des Euros führten. Der brasilianische Real und der mexikanische Peso waren im Durchschnitt gegenüber dem Euro deutlich stärker als im Jahr 2021.

3. Marktumfeld

Die vorliegenden Registrierungsdaten für die Kernregionen der TRATON GROUP bilden den Stand Januar bis Dezember 2022 ab.

Die bedeutsamsten Lkw-Märkte (>6 t) der TRATON GROUP sind die Regionen EU27+3 (definiert als die EU27-Länder exklusive Malta, inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz) und Nordamerika (bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko) sowie Brasilien, Südafrika und die Türkei. Russland wird nicht mehr als Kernmarkt definiert. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1-8 unterteilt. Der für Navistar relevante Markt besteht aus dem Segment Class 6-8. Dies entspricht ungefähr einer Gewichtsklasse >9 t (Class 6: ca. 9 bis 12 t, Class 7: ca. 12 bis 15 t und Class 8: >15 t).

Im Jahr 2022 zeigte sich weltweit in den bedeutsamsten Lkw-Märkten (>6 t) der TRATON GROUP in Summe ein spürbares Wachstum. Die bedeutsamsten Bus-Märkte verharrten auf Vorjahresniveau. Die Entwicklung wurde durch den Krieg in der Ukraine belastet, da sich bestehende Lieferengpässe dadurch weiter verstärkten.

Die Lkw-Neuzulassungen in der Region EU27+3 lagen im Geschäftsjahr 2022 moderat über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in der Mehrzahl der Lkw-Märkte der Region zu sehen, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. In Teilen Osteuropas setzte sich die deutliche bis starke Erholung aus dem Vorjahr fort. Die Länder Polen, Bulgarien und Litauen erreichten damit neue historische Höchststände. In Westeuropa zeigten Großbritannien, die Niederlande und Spanien ein spürbares bis deutliches Wachstum, während sich Deutschland leicht rückläufig entwickelte. Weiterhin gab es moderate Marktrückgänge wie in Österreich, der Schweiz, Norwegen oder Portugal. In Brasilien lag der Markt leicht unter, in der Türkei hingegen stark über dem Vorjahr. Die Lkw-Neuzulassungen in Nordamerika lagen erneut deutlich über dem Vorjahr. Ein deutlicher Anstieg wurde auch in Südafrika verzeichnet.

Die bedeutsamsten Bus-Märkte der TRATON GROUP sind die Region EU27+3, das Schulbus-Segment in Nordamerika sowie Brasilien. Insgesamt befinden sich viele Bus-Märkte infolge der COVID-19-Pandemie weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Die Bus-Neuzulassungen lagen im Geschäftsjahr 2022 in der Region EU27+3 leicht unter dem Vorjahresniveau, mit sehr unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern und Segmenten. Das Reisebus-Segment bleibt weiterhin unter Druck, beginnt sich aber von seinem historischen Tiefstand aus 2021 zu erholen. Der brasilianische Bus-Markt verzeichnete ein starkes Wachstum, während der nordamerikanische Schulbus-Markt einen moderaten Rückgang gegenüber dem Vorjahr registrierte.

4. Ertragslage

Auftragseingang und Absatz

AURTRAGSEINGANG UND ABSATZ TRATON OPERATIONS NACH LÄNDERN

in Einheiten	Auftragseingang			Absatz		
	2022	2021	Veränderung	2022	2021	Veränderung
Gesamt	334.583	359.975	-7%	305.485	271.608	12%
BEV-Absatz-Quote (ohne MAN TGE, in %)	n/a	n/a	n/a	0,4	0,1	0,3 ppt.
Lkw	274.299	305.745	-10%	254.300	230.549	10%
EU27+3	111.833	148.555	-25%	89.060	92.019	-3%
davon Deutschland	29.650	38.234	-22%	21.281	24.042	-11%
Nordamerika	72.864	33.581	117%	68.897	26.244	163%
davon USA/Kanada	63.517	23.745	167%	59.840	21.653	176%
davon Mexiko	9.347	9.836	-5%	9.057	4.591	97%
Südamerika	60.570	75.962	-20%	68.211	72.955	-7%
davon Brasilien	47.923	61.734	-22%	53.704	61.571	-13%
Rest der Welt	29.032	47.647	-39%	28.132	39.331	-28%
Busse	32.274	22.237	45%	29.601	18.857	57%
EU27+3	6.152	4.820	28%	5.036	5.451	-8%
davon Deutschland	1.652	1.566	5%	1.262	1.768	-29%
Nordamerika	15.061	10.658	41%	13.931	6.054	130%
davon USA/Kanada	12.835	9.156	40%	11.857	4.841	145%
davon Mexiko	2.226	1.502	48%	2.074	1.213	71%
Südamerika	8.361	4.495	86%	7.941	4.812	65%
davon Brasilien	6.427	3.464	86%	5.926	3.434	73%
Rest der Welt	2.700	2.264	19%	2.693	2.540	6%
MAN TGE	28.010	31.993	-12%	21.584	22.202	-3%
EU27+3	27.519	31.300	-12%	21.424	21.534	-1%
davon Deutschland	12.098	9.650	25%	9.080	6.320	44%

Die TRATON GROUP verzeichnete im Jahr 2022 einen spürbaren Rückgang im Auftragseingang. Ohne Berücksichtigung der Aktivitäten von Navistar, die seit dem 1. Juli 2021 konsolidiert werden, hätte der Auftragseingang 22% unter dem Vorjahr gelegen. Darüber hinaus wurden aufgrund des Kriegs in der Ukraine keine Aufträge für Neufahrzeuge aus Russland mehr angenommen.

Im Lkw-Geschäft hätte der Auftragseingang ohne Navistar 26% unter dem Vorjahr gelegen. Aufgrund hoher Auftragsbestände und gleichzeitig langer Lieferzeiten bedingt durch die eingeschränkte Teileverfügbarkeit haben MAN und Navistar sowie insbesondere Scania nur noch sehr restriktiv Aufträge angenommen.

Im Gegensatz dazu erreichte das Bus-Geschäft im Berichtszeitraum einen sehr starken Anstieg, u. a. durch Schulbusse in Südamerika. Weiterhin waren im Vorjahreszeitraum im Lkw- und MAN TGE-Geschäft aufgrund eines COVID-19-Aufholeffekts besonders hohe Auftragseingänge verzeichnet worden.

Der Absatz der TRATON GROUP stieg im Berichtszeitraum um 12%. Ohne Berücksichtigung von Navistar hätte der Absatz um 7% unterhalb des Vorjahres gelegen; dies ist im Wesentlichen auf anhaltende Lieferengpässe, knappe Logistikkapazitäten sowie den sechswöchigen Produktionsstopp bei MAN Truck & Bus im 1. Halbjahr zurückzuführen.

Das Verhältnis von Auftragseingang zu Absatz (Book-to-bill Ratio) betrug im Berichtszeitraum 1,1 (1,3). Die Auftragseingänge überstiegen somit den Absatz sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr und führten zu einem gestiegenen Auftragsbestand.

Im Jahr 2022 wurden 605 (97) vollelektrische Lkw und 449 (153) vollelektrische Busse abgesetzt. Dies entspricht einer BEV-Absatz-Quote von 0,4% (0,1%). Zusätzlich wurden 57 (29) Hybrid-Lkw, 83 (118) Hybrid-Busse und 686 (826) MAN eTGE abgesetzt.

Umsatz

UMSATZ NACH PRODUKTGRUPPEN

in Mio €	2022	2021	Veränderung
TRATON GROUP	40.335	30.620	32%
TRATON Operations	39.554	30.103	31%
Neufahrzeuge	25.542	19.029	34%
Vehicle-Services-Geschäft ¹	8.522	6.392	33%
Sonstige	5.490	4.683	17%
TRATON Financial Services	1.294	964	34%
Corporate Items	-513	-447	-

¹ enthält Originalteile und Werkstattleistungen

Die TRATON GROUP erzielte im Jahr 2022 einen Umsatz von 40,3 Mrd € (30,6 Mrd €). Dieser Anstieg ist auf höhere Neufahrzeugabsätze infolge der Navistar Integration, einen positiven Markt- und Produktmix sowie eine bessere Preisdurchsetzung und ein gestiegenes Vehicle-Services-Geschäft zurückzuführen. Ohne Berücksichtigung der Aktivitäten von Navistar hätte der Umsatz 10% über dem Vorjahr gelegen. Mit einem Anteil von 21% (21%) am Gesamtumsatz trägt das Vehicle-Services-Geschäft mit 8,5 Mrd € (6,4 Mrd €) wesentlich zum Unternehmenserfolg bei. Sowohl das Geschäft mit Originalteilen als auch die Werkstattleistungen verzeichneten über alle Marken hinweg ein erhebliches bzw. deutliches Wachstum. Weiterhin wirkten gegenüber dem Vorjahr positive Währungseffekte insbesondere aufgrund der Entwicklung des brasilianischen Reals und der schwedischen Krone. Darüber hinaus trug die Abwertung des Euros gegenüber dem US-Dollar zur Umsatzentwicklung positiv bei.

Der Umsatz im Segment TRATON Financial Services von 1,3 Mrd € (964 Mio €) stieg im Vergleich zum Vorjahr sehr stark an. Auch ohne Berücksichtigung der seit dem 1. Juli 2021 konsolidierten Finanzdienstleistungsgeschäfte von Navistar konnte ein erhebliches Wachstum infolge der Ausweitung des Finanzierungsportfolios im Vorjahr verzeichnet werden.

Gewinn und Verlust

VERKÜRZTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER TRATON GROUP

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Umsatz	40.335	30.620	39.554	30.103	1.294	964	-513	-447
Umsatzkosten	-33.482	-25.083	-33.086	-24.758	-794	-579	398	253
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.853	5.536	6.468	5.345	500	385	-115	-194
Vertriebskosten	-3.399	-2.758	-2.981	-2.499	-162	-143	-256	-116
Verwaltungskosten	-1.376	-1.204	-1.239	-1.020	-28	-15	-109	-170
Sonstiges Operatives Ergebnis	-513	-1.180	-274	-1.149	-230	33	-9	-64
Operatives Ergebnis	1.564	393	1.973	677	80	259	-489	-543
Operatives Ergebnis (bereinigt)	2.071	1.599	2.257	1.883	303	259	-489	-543
Operative Rendite (in %)	3,9	1,3	5,0	2,2	6,2	26,9	-	-
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,1	5,2	5,7	6,3	23,5	26,9	-	-
Finanzergebnis	-4	255	-40	-106	0	0	36	361
Ergebnis vor Steuern	1.560	648	1.934	571	80	260	-453	-182
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-419	-178	-326	-349	-86	-47	-8	218
Ergebnis nach Steuern	1.141	470	1.607	222	-6	212	-461	35

Operatives Ergebnis:

Das Bruttoergebnis vom Umsatz konnte im Berichtsjahr 2022 auf 6,9 Mrd € gesteigert werden und lag damit um 24 % über dem Vorjahreszeitraum (5,5 Mrd €). Für die TRATON GROUP sowie TRATON Operations läge das Bruttoergebnis ohne die Einbeziehung von Navistar um 5 % über dem Vorjahresniveau. Die Entwicklung des Bruttoergebnisses war wesentlich beeinflusst durch den Krieg in der Ukraine, der u. a. zu massiven Versorgungslücken bei Lkw-Kabelsträngen bei MAN Truck & Bus führte. In deren Folge kam es ab Mitte März in einigen Lkw-Werken zu einem sechswöchigen Produktionsstillstand. Zudem gab

es bei TRATON Operations aufgrund von Engpässen bei der Zulieferung von Halbleitern und weiteren wichtigen Komponenten sowie knappen Logistikkapazitäten Einschränkungen bei der Produktion. Die Knappheit von Logistikkapazitäten wirkte sich auch auf die Auslieferung von Fahrzeugen aus.

Die Bruttomarge der TRATON GROUP lag mit 17,0% um 1,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahr (18,1%); dies ist hauptsächlich auf den Rückgang bei TRATON Operations um 1,4 Prozentpunkte auf 16,4 % (17,8 %) zurückzuführen. Die rückläufige Marge bei TRATON Operations ist im Wesentlichen auf geringere Produktionsvolumina insbesondere im Bereich Lkw in Europa und einer damit einhergehenden deutlich geringeren Kapazitätsauslastung zurückzuführen. Zusätzlich wirkten höhere Entwicklungskosten aufgrund verstärkter Aktivitäten im Bereich der E-Mobilität belastend auf die Bruttomarge. Signifikant gestiegene Preise für Energie, Rohstoffe und sonstige Zulieferteile sowie Logistikleistungen konnten weitgehend über höhere Fahrzeugpreise kompensiert werden. Ohne die Einbeziehung von Navistar läge die Bruttomarge der TRATON GROUP bei 18,3% (19,2%) und von TRATON Operations bei 17,5% (18,3%).

Die Vertriebskosten lagen mit 3,4 Mrd € um 640 Mio € über dem Vorjahresniveau (2,8 Mrd €). Dieser Anstieg ist vorwiegend auf die Einbeziehung von Navistar mit einem Betrag von 759 Mio € (301 Mio €) zurückzuführen. Die Verwaltungskosten konnten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum – bereinigt um den Effekt aus der Einbeziehung von Navistar – aufgrund des strikten Kostenmanagements mit 911 Mio € (936 Mio €) sogar leicht um 24 Mio € (3%) gesenkt werden. In Relation zum Umsatz konnten die Vertriebs- und Verwaltungskosten um 1,1 Prozentpunkte auf insgesamt 11,8% (12,9%) reduziert werden.

Das Sonstige Operative Ergebnis war insbesondere geprägt durch Belastungen in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine und lag mit -513 Mio € über Vorjahresniveau (-1,2 Mrd €). Darin enthalten sind Belastungen von 477 Mio €, die bei TRATON Financial Services im Wesentlichen höhere Wertberichtigungen auf Forderungen im Zusammenhang mit der Veräußerung der russischen Scania-Financial-Services-Gesellschaften von insgesamt 224 Mio € umfassten. Bei TRATON Operations enthielten die Belastungen von 253 Mio € im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Sachanlagevermögen und auf Vorräte, auf Forderungen und auf sonstige Vermögensgegenstände sowie sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung der russischen Vertriebsgesellschaften bei Scania Vehicles & Services und MAN Truck & Bus. Darüber hinaus wirkten negative Effekte aus der Bewertung und Realisierung von Fremdwährungspositionen

sowie Derivaten, die weitgehend durch höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen kompensiert wurden. Das Vorjahr war im Wesentlichen durch die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Truck & Bus in Höhe von 696 Mio € sowie Aufwendungen aus Rückstellungen über 510 Mio € bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren beeinflusst.

Das Operative Ergebnis der TRATON GROUP konnte mit 1,6 Mrd € (393 Mio €) deutlich gesteigert werden. Bei TRATON Operations lag das Operative Ergebnis mit 2,0 Mrd € ebenso deutlich über dem Vorjahr (677 Mio €). Ohne die Einbeziehung von Navistar läge das Operative Ergebnis der TRATON GROUP bei 1,3 Mrd € (608 Mio €) und bei TRATON Operations bei 1,5 Mrd € (636 Mio €).

Die Operative Rendite der TRATON GROUP konnte um 2,6 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahresniveau (1,3 %) auf 3,9 % gesteigert werden. Die Operative Rendite von TRATON Operations betrug 5,0 % (2,2 %) und lag um 2,7 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Ohne die Einbeziehung von Navistar hätte die Operative Rendite der TRATON GROUP 4,4 % (2,3 %) und die von TRATON Operations 5,1 % (2,4 %) betragen und läge jeweils über dem Niveau des Vorjahres.

Operatives Ergebnis (bereinigt):

Das Operative Ergebnis (bereinigt) der TRATON GROUP betrug im Berichtszeitraum 2,1 Mrd € und lag trotz erheblicher Einflüsse aus Lieferengpässen sowie des Produktionsstillstands bei MAN Truck & Bus und der damit verbundenen geringeren Kapazitätsauslastung um 472 Mio € über Vorjahresniveau (1,6 Mrd €). In der Berichtsperiode umfassten die Bereinigungen von 507 Mio € im Wesentlichen Belastungen, die in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine entstanden. Diese beinhalteten bei TRATON Financial Services insbesondere Wertberichtigungen auf Forderungen im Zusammenhang mit der Veräußerung der russischen Scania-Financial-Services-Gesellschaften von 224 Mio €. Bei TRATON Operations enthielten diese Bereinigungen von 253 Mio € im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Sachanlagevermögen und auf Vorräte, auf Forderungen und auf sonstige Vermögensgegenstände sowie sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung der russischen Vertriebsgesellschaften bei Scania Vehicles & Services und MAN Truck & Bus. Darüber hinaus wurden bei TRATON Operations Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren in Höhe von 17 Mio € sowie im Zusammenhang mit der Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus in Höhe von 13 Mio € bereinigt, sodass das Operative Ergebnis (bereinigt) von TRATON Operations mit 2,3 Mrd € deutlich über

Vorjahresniveau lag (1,9 Mrd €). Im Vorjahr wurden Bereinigungen im Zusammenhang mit der Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus von 696 Mio € sowie Aufwendungen aus Rückstellungen über 510 Mio € bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren vorgenommen.

Die Operative Rendite (bereinigt) der TRATON GROUP betrug 5,1 % (5,2 %) und von TRATON Operations 5,7 % (6,3 %).

Finanzergebnis:

Das Finanzergebnis lag mit –4 Mio € um 259 Mio € unter dem Vorjahresniveau (255 Mio €). Diese Entwicklung war wesentlich geprägt durch geringere Beteiligungsergebnisse von nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen, insbesondere aus der Beteiligung an Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China. Gegenläufig wirkten höhere realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehensverbindlichkeiten. Im Vorjahr waren Erträge im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von Navistar von netto 182 Mio € enthalten.

Steuern:

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag beliefen sich auf –419 Mio € (–178 Mio €), dies entspricht einer Steuerquote von 27 % (27%). Damit lag die Steuerquote im Berichtsjahr leicht unterhalb des nominellen Konzernsteuersatzes auf Vorjahresniveau. Entlastende Effekte aus Verlustvorträgen aus Vorjahren, für die erstmals latente Steuern angesetzt wurden, sowie aus steuerfreien Erträgen wurden durch belastende Effekte u. a. aus steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen weitgehend kompensiert.

Ergebnis nach Steuern:

Das Ergebnis nach Steuern verbesserte sich im Berichtsjahr auf 1,1 Mrd € (470 Mio €). Daraus ergab sich ein Ergebnis je Aktie von 2,28 € (0,91 €). Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine durchschnittliche Aktienanzahl von 500 Mio Stück zugrunde gelegt.

Segmente der TRATON GROUP**SCANIA VEHICLES & SERVICES**

	2022	2021	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	82.071	116.798	-30%
Absatz (in Einheiten)	85.232	90.366	-6%
davon Lkw	80.238	85.930	-7%
davon Busse	4.994	4.436	13%
Umsatz (in Mio €)	15.316	13.927	10%
Neufahrzeuge	9.580	8.802	9%
Vehicle-Services-Geschäft ¹	3.426	2.964	16%
Sonstige	2.311	2.162	7%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	1.175	903	273
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.315	1.412	-97
Operative Rendite (in %)	7,7	6,5	1,2 ppt.
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,6	10,1	-1,6 ppt.

1 enthält Originalteile und Werkstattleistungen

Scania Vehicles & Services konnte seinen Umsatz gegenüber dem Vorjahr auf 15,3 Mrd € (13,9 Mrd €) spürbar steigern. Aufgrund von Engpässen bei der Zulieferung von Halbleitern und weiteren wichtigen Komponenten konnten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum weniger Lkw produziert und abgesetzt werden. Die Auslieferungen wurden zudem durch knappe Logistikkapazitäten belastet. Ein vorteilhafter Markt- und Produktmix, eine bessere Preisdurchsetzung sowie das erheblich wachsende Vehicle-Services-Geschäft konnten u. a. die geringeren Neufahrzeugabsätze kompensieren. Das Operative Ergebnis wurde durch die geringere Produktionsauslastung negativ beeinflusst. Hinzu kamen Belastungen aus gestiegenen Material- und Rohstoffpreisen, höheren Sachkosten sowie gestiegenen Personalkosten, im Wesentlichen für den Ausbau des Vehicle-Services-Geschäfts. Höhere Entwicklungskosten aufgrund verstärkter Aktivitäten im Bereich der E-Mobilität wirkten ebenfalls belastend. Positiv wirkten Währungseffekte, insbesondere aufgrund der Entwicklung der schwedischen Krone.

In der Berichtsperiode umfassten die Bereinigungen im Operativen Ergebnis 140 Mio €. Diese beinhalteten 17 Mio € Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren sowie 123 Mio € Belastungen in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Darin sind Aufwendungen aufgrund der Veräußerung der russischen Vertriebsgesellschaften in Höhe von 99 Mio € enthalten (siehe Anhangsangabe „9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ im Konzernabschluss). Im Vorjahr bezogen sich die Bereinigungen auf Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren in Höhe von 510 Mio €.

MAN TRUCK & BUS

	2022	2021	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	109.717	143.531	-24%
Absatz (in Einheiten)	84.513	93.668	-10%
davon Lkw	58.123	66.837	-13%
davon Busse	4.806	4.629	4%
davon MAN TGE	21.584	22.202	-3%
Umsatz (in Mio €)	11.331	10.934	4%
Neufahrzeuge	6.317	6.159	3%
Vehicle-Services-Geschäft ¹	2.603	2.303	13%
Sonstige	2.411	2.472	-2%
Operatives Ergebnis (in Mio €)	-4	-447	443
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	139	249	-109
Operative Rendite (in %)	0,0	-4,1	4,1 ppt.
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	1,2	2,3	-1,0 ppt.

1 enthält Originalteile und Werkstattleistungen

MAN Truck & Bus konnte trotz des Produktionsstopps im 1. Halbjahr und Lieferengpässen einen Umsatz von 11,3 Mrd € (10,9 Mrd €) erzielen, der damit leicht über Vorjahresniveau lag. Sinkende Neufahrzeugabsätze konnten durch einen verbesserten Markt- und Produktmix, eine bessere Preisdurchsetzung bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugen sowie ein deutlich gestiegenes Vehicle-Services-Geschäft ausgeglichen werden. Daneben wurde das Operative Ergebnis durch negative Material- und Energiepreisentwicklungen belastet.

In der Berichtsperiode umfassten die Bereinigungen im Operativen Ergebnis 143 Mio €. Diese beinhalteten Restrukturierungsaufwendungen für die laufende Neuaufstellung von MAN Truck & Bus von 13 Mio € (696 Mio €). Zusätzlich fielen Belastungen in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine von 130 Mio € an. Darin sind Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung der russischen Vertriebsgesellschaft von 92 Mio € enthalten (siehe Anhangsangabe „9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ im Konzernabschluss). Im Vorjahr bezogen sich die Bereinigungen auf Aufwendungen im Rahmen des Restrukturierungsprogramms für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus in Höhe von 696 Mio €.

NAVISTAR SALES & SERVICES

	2022	2021 ¹	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	86.019	42.588	102 %
Absatz (in Einheiten)	81.892	30.305	170 %
davon Lkw	69.073	25.113	175 %
davon Busse	12.819	5.192	147 %
Umsatz (in Mio €)	10.501	3.557	195 %
Neufahrzeuge	6.861	2.054	234 %
Vehicle-Services-Geschäft ²	2.394	1.053	127 %
Sonstige	1.247	450	177 %
Operatives Ergebnis/Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	502	41	460
Operative Rendite/Operative Rendite (bereinigt) (in %)	4,8	1,2	3,6 ppt.

1 1. Juli 2021 bis 31. Dezember 2021

2 enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Navistar Sales & Services erzielte im Jahr 2022 ein Operatives Ergebnis von 502 Mio € bzw. eine Operative Rendite von 4,8 %. Steigende Beschaffungspreise konnten durch eine verbesserte Preisdurchsetzung kompensiert werden. Das Vehicle-Services-Geschäft umfasst bei Navistar rund ein Viertel des Gesamtumsatzes. Trotz weiterhin angespannter Lieferketten konnte ein Absatz von annähernd 82.000 Fahrzeugen erreicht werden.

Im April 2022 schloss Navistar eine endgültige Vereinbarung mit Tupy S.A., Brasilien, über den Verkauf der International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda. (MWM) ab. Im November 2022 wurde der Verkauf der MWM abgeschlossen. Diese Transaktion wirkte sich im Operativen Ergebnis mit –7 Mio € aus.

VOLKSWAGEN TRUCK & BUS (VWTB)

	2022	2021	Veränderung
Auftragseingang (in Einheiten)	57.042	57.241	0 %
Absatz (in Einheiten)	54.136	57.405	–6 %
davon Lkw	47.074	52.794	–11 %
davon Busse	7.062	4.611	53 %
Umsatz (in Mio €)	2.952	2.113	40 %
Neufahrzeuge	2.801	2.023	38 %
Vehicle-Services-Geschäft ¹	131	88	48 %
Sonstige	20	1	1.297 %
Operatives Ergebnis/Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	309	171	138
Operative Rendite/Operative Rendite (bereinigt) (in %)	10,5	8,1	2,4 ppt.

1 enthält Ersatzteile und Werkstattleistungen

Volkswagen Truck & Bus erzielte im Jahr 2022 einen Umsatz von 3,0 Mrd € (2,1 Mrd €) und verzeichnete damit einen Umsatzanstieg von 40 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dieser Anstieg konnte trotz eines geringeren Absatzvolumens erreicht werden und resultierte im Wesentlichen aus einer verbesserten Produktpositionierung sowie Preisdurchsetzung in Brasilien. Wechselkurseffekte aus der Umrechnung in die Konzernwährung Euro wirkten ebenfalls positiv. Trotz höherer Materialkosten konnte das Operative Ergebnis nahezu verdoppelt sowie eine zweistellige Operative Rendite erreicht werden.

TRATON FINANCIAL SERVICES

	2022	2021	Veränderung
Umsatz (in Mio €)	1.294	964	34 %
Operatives Ergebnis (in Mio €)	80	259	-180
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	303	259	44
Operative Rendite (in %)	6,2	26,9	-20,8 ppt.
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	23,5	26,9	-3,5 ppt.
Eigenkapitalrendite (in %)	4,0	18,6	-14,6 ppt.

Der Umsatz im Segment TRATON Financial Services von 1,3 Mrd € (1,0 Mrd €) stieg im Vergleich zum Vorjahr sehr stark an. Auch ohne Berücksichtigung der Finanzdienstleistungsgeschäfte von Navistar konnte ein erhebliches Wachstum aufgrund steigender Zins-einnahmen sowie infolge der Ausweitung des Finanzierungsportfolios im Vorjahr und positiver Währungseffekte verzeichnet werden.

Im Operativen Ergebnis (bereinigt) wurden die positiven Volumeneffekte teilweise durch Wertberichtigungen auf Forderungen ausgeglichen. Scania Financial Services lag mit einem Operativen Ergebnis (bereinigt) von 222 Mio € (216 Mio €) leicht über Vorjahr.

In der aktuellen Berichtsperiode wurden bei Scania Financial Services Belastungen von 224 Mio € im Operativen Ergebnis bereinigt, diese entstanden in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine. Darin sind Aufwendungen im Zusammenhang mit der am 17. Januar 2023 erfolgten Veräußerung des russischen Finanzierungsgeschäfts von 184 Mio € enthalten (siehe Anhangsangaben „9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“, „49. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Konzernabschluss).

5. Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Durch Optimierung des Ergebnisses aller Finanzierungsmaßnahmen, der Liquiditäts- und Kapitalstruktur sowie der Steuerung der Risiken trägt das Finanzmanagement zur Wertschöpfung in der TRATON GROUP bei.

Sämtliche externen und internen Finanztransaktionen dienen ausschließlich Finanzierungszwecken oder zur Risikobegrenzung der zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und verfolgen keinen spekulativen Zweck. Hohe Abhängigkeiten von bestimmten Finanzierungspartnern werden systematisch vermieden. Sämtliche Finanztransaktionen werden zu marktüblichen Bedingungen vollzogen.

Die Aufgabe des Finanzmanagements ist es, alle Finanztransaktionen und Finanzrisiken in der TRATON GROUP mit Blick auf die folgenden Ziele zu steuern:

- jederzeit die Zahlungsfähigkeit aller Konzerngesellschaften und die Finanzierung aller Konzern Tätigkeiten zu gewährleisten;
- Marktpreisrisiken (durch Zinssätze, Fremdwährungen/Wechselkurse, Rohstoffpreise) und Ausfallrisiken bei den finanziellen Gegenparteien zu begrenzen;
- Finanzierungskosten und Erträge aus Investments zu optimieren;
- sichere Abwicklung der Finanztransaktionen und des Zahlungsverkehrs sowie Bündelung der Konzernliquidität.

Finanzierungsstrategie

Unser Anspruch ist es, den laufenden Investitionsbedarf des Geschäftsfelds TRATON Operations aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Deswegen sollte TRATON Operations in einem normalen Geschäftsumfeld keine Nettoverschuldung ausweisen. Andere Investitionsvorhaben wie Akquisitionen sollen je nach Verschuldungsgrad und Liquiditätssituation mit einer ausgewogenen Mischung aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert werden. Die Zusammensetzung kann dem jeweiligen Kapitalmarktumfeld angepasst werden. Im Geschäftsfeld TRATON Financial Services stellen wir eine laufzeitengerechte Finanzierung der geleasten oder finanzierten Anlagegüter sicher.

Grundsätzlich soll die Kapitalstruktur der TRATON GROUP einer soliden Investment-Grade-Einstufung entsprechen. Ein wesentlicher Leistungsindikator ist in diesem Zusammenhang der Nettoverschuldungsgrad, das Verhältnis aus Nettoverschuldung und EBITDA (bereinigt). Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann dieses Ziel unter bestimmten Voraussetzungen temporär aufgeweicht werden. Seit Juni 2020 verfügt die TRATON SE über externe Kreditratings von Moody's und Standard & Poor's (S&P). Moody's vergibt derzeit die Bonitätseinstufung Baa2 (stabiler Ausblick) und S&P die Ratingeinstufung BBB (stabiler Ausblick). Beide Einstufungen liegen im Investment-Grade-Bereich.

Finanzierungsmix

Die Finanzverbindlichkeiten sollen sich in einem ausgewogenen Mix aus Bankverbindlichkeiten und anderen Finanzierungsquellen, u. a. denen des Kapitalmarktes, zusammensetzen, wobei wir gerade im kurzfristigen Bereich eine breite Palette von Finanzierungsinstrumenten nutzen.

Liquidität

Die TRATON GROUP strebt an, im Geschäftsfeld TRATON Operations eine angemessene verfügbare Liquidität aus dem Netto-Cashflow zu erwirtschaften. Dies wird durch zugesagte ungenutzte Kreditlinien u. a. von Banken ergänzt, um jederzeit den Liquiditätsbedarf abdecken zu können.

Laufzeitenprofil

Die TRATON GROUP strebt grundsätzlich ein ausgewogenes Laufzeitenprofil ihrer Fälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Netto-Cashflow zurückführen zu können.

Dividendenpolitik

Die TRATON GROUP beabsichtigt, eine Dividende in Höhe von 30 bis 40 % ihres jährlichen Konzernergebnisses nach Steuern auszuschütten. Der Beschluss über die Ausschüttung für das jeweilige Geschäftsjahr wird auf der Hauptversammlung des Folgejahres gefasst. Die Dividende wird einmal jährlich gezahlt. Bei der Empfehlung des Vorstands und des Aufsichtsrats über die Ausschüttungshöhe werden grundsätzlich die Geschäftsentwicklung sowie weitere Einflussfaktoren in Betracht gezogen.

Risikomanagement

Zur Absicherung der finanziellen Konzernrisiken setzt die TRATON GROUP geeignete Finanzinstrumente wie Derivate ein. In diesem Zusammenhang werden auch bilanzielle Fremdwährungsrisiken erfasst. Das Orderbuch und andere Planvolumen werden innerhalb fester Limits abgesichert. Rohstoffpreisrisiken werden teilweise abgesichert und Kontrahentenrisiken engmaschig überwacht. Das Management der Fremdwährungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisikopositionen erfolgt nicht zentral, sondern obliegt jeder Marke direkt. Dabei werden die jeweiligen Unternehmensefordernisse berücksichtigt, weil unterschiedliche funktionale Währungen und Geschäftsumfelder zum Tragen kommen. Die Aktivitäten des Konzerns im Geschäftsfeld TRATON Financial Services zielen auf eine größtmögliche Ausgewogenheit zwischen Aktiva und Passiva ab, um Zinssatzdifferenzen zu minimieren. Geeignete Value-at-Risk-Methoden kommen zur Anwendung.

Finanzierung des Jahres 2022

Die Brutto-Finanzverbindlichkeiten beliefen sich am 31. Dezember 2022 auf 21,1 Mrd € (18,2 Mrd €). Sie bestehen aus 11,7 Mrd € (11,3 Mrd €) Finanzierung durch Kapitalmarktinstrumente, 5,9 Mrd € (4,3 Mrd €) Bankfinanzierungen, 2,2 Mrd € (1,4 Mrd €) Darlehen des Volkswagen Konzerns sowie 1,2 Mrd € (1,2 Mrd €) Leasingverbindlichkeiten.

Finanzverbindlichkeiten TRATON GROUP per 31.12.2022 in Mrd €	Gesamt	Fällig					Fällig 2028 oder später
		2023	2024	2025	2026	2027	
Anleihen	10,2	2,5	2,6	2,8	0,3	0,1	1,9
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	4,8	1,9	1,2	1,3	0,3	0,1	-
davon Corporate Items	5,4	0,6	1,4	1,5	-	-	1,9
Commercial Paper	0,8	0,8	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	0,8	0,8	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	-	-	-	-	-	-	-
Bankverbindlichkeiten	5,9	3,2	1,7	0,4	0,2	0,1	0,3
davon TRATON Operations	0,2	0,2	-	0,0	0,0	-	-
davon TRATON Financial Services	2,4	0,8	0,6	0,4	0,2	0,1	0,3
davon Corporate Items	3,3	2,2	1,1	-	-	-	-
Schuldscheindarlehen	0,7	-	0,4	-	0,3	-	0,0
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	-	-	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	0,7	-	0,4	-	0,3	-	0,0
Volkswagen Gruppenverbindlichkeiten	2,2	1,7	-	0,5	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	0,0	0,0	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	2,2	1,7	-	0,5	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten)	19,9	8,2	4,7	3,7	0,8	0,2	2,2
davon TRATON Operations	0,2	0,2	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	8,0	3,5	1,8	1,7	0,5	0,2	0,3
davon Corporate Items	11,6	4,5	2,9	2,0	0,3	-	1,9
Leasingverbindlichkeiten ¹	1,2	-	-	-	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten	21,1	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	1,4	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	8,0	-	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	11,6	-	-	-	-	-	-

¹ Die Leasingverbindlichkeiten (IFRS 16 *Leasingverhältnisse*) haben folgende Fälligkeitsstruktur:
 <1 Jahr: 240 Mio €, 1-5 Jahre: 640 Mio €, >5 Jahre: 328 Mio €.

Finanzverbindlichkeiten TRATON GROUP per 31.12.2021 in Mrd €	Gesamt	Fällig					Fällig 2027 oder später
		2022	2023	2024	2025	2026	
Anleihen	9,6	2,0	2,2	1,5	1,9	-	2,0
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	5,3	2,0	1,9	0,5	0,9	-	-
davon Corporate Items	4,3	-	0,3	1,0	1,0	-	2,0
Commercial Paper	1,0	1,0	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	1,0	1,0	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	-	-	-	-	-	-	-
Bankverbindlichkeiten	4,3	1,4	2,1	0,4	0,2	0,1	0,1
davon TRATON Operations	0,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon TRATON Financial Services	2,1	1,0	0,3	0,4	0,2	0,1	0,1
davon Corporate Items	1,7	-	1,7	-	-	-	-
Schuldscheindarlehen	0,7	-	-	0,4	-	0,3	0,0
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	-	-	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	0,7	-	-	0,4	-	0,3	0,0
Volkswagen Gruppenverbindlichkeiten	1,4	1,4	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	-	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	0,0	0,0	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	1,3	1,3	-	-	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten (ohne Leasingverbindlichkeiten)	17,0	5,5	4,5	2,2	2,1	0,5	2,1
davon TRATON Operations	0,5	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon TRATON Financial Services	8,4	3,8	2,5	0,8	1,1	0,1	0,1
davon Corporate Items	8,1	1,3	2,0	1,4	1,0	0,3	2,0
Leasingverbindlichkeiten ¹	1,2	-	-	-	-	-	-
Summe Finanzverbindlichkeiten	18,2	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Operations	1,7	-	-	-	-	-	-
davon TRATON Financial Services	8,4	-	-	-	-	-	-
davon Corporate Items	8,1	-	-	-	-	-	-

¹ Die Leasingverbindlichkeiten (IFRS 16) haben folgende Fälligkeitsstruktur:
 <1 Jahr: 241 Mio €, 1-5 Jahre: 621 Mio €, >5 Jahre: 375 Mio €.

Finanzierung der TRATON GROUP

Beginnend im März 2021 wurden Anleihen in Höhe von insgesamt 5,7 Mrd € (4,3 Mrd €) aus dem durch die TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (TRATON Finance), erstmalig aufgelegten 12,0 Mrd € European-Medium-Term-Notes-Programm am Kapitalmarkt begeben und teilweise über Zinsderivate gesichert.

Die von der TRATON SE im Jahr 2021 platzierten Schuldscheindarlehen sind zum 31. Dezember 2022 mit 700 Mio € (700 Mio €) in Anspruch genommen.

Daneben hat die TRATON SE im November 2020 zur Finanzierung des Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an Navistar einen Kredit in Höhe von 3,3 Mrd € bei der Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxembourg), mit einer Laufzeit von bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der Kredit wurde in den Jahren 2021 und 2022 in mehreren Tranchen vollständig durch externe Bankfinanzierungen zurückgeführt.

Im TRATON-Financial-Services-Geschäft reduzierten sich die Anleihen und Commercial Paper um rund 680 Mio €. Scania setzt ein European-Medium-Term-Notes-Programm in Höhe von 7,0 Mrd € (9,0 Mrd €) ein, das mit 3,9 Mrd € (5,0 Mrd €) von Scania Financial Services in Anspruch genommen wurde. Daneben besteht eine Anleihe in Höhe von 451 Mio € (76 Mio €) sowie eine Navistar-Anleihe in Höhe von 281 Mio € (265 Mio €) aus Asset-Backed-Securities-Transaktionen. Zur Deckung des kurzfristigen Finanzierungsbedarfs im Segment TRATON Financial Services bestehen zusätzlich zwei Scania Commercial-Paper-Programme in schwedischen Kronen bzw. Euro im Gegenwert von insgesamt 2,5 Mrd € (2,5 Mrd €), wovon 784 Mio € (1,0 Mrd €) in Anspruch genommen wurden.

Der TRATON GROUP stehen revolvingende Kreditlinien bei der Volkswagen AG von 4,0 Mrd € (4,0 Mrd €) zur Verfügung, die mit 1,7 Mrd € (270 Mio €) in Anspruch genommen wurden. Außerdem bestehen Bankverbindlichkeiten in Höhe von 5,9 Mrd € (4,3 Mrd €), ein neues Darlehen von der Volkswagen International Luxembourg in Höhe von 500 Mio € sowie Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 1,2 Mrd € (1,2 Mrd €).

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 6,8 Mrd € (8,2 Mrd €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 2,3 Mrd € (3,7 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG. Weitere 4,5 Mrd € (4,5 Mrd €) entfallen auf den Konsortialkredit, den die TRATON SE am 28. Juli 2020 abgeschlossen und am 15. Dezember 2021 von ursprünglich 3,8 Mrd € auf 4,5 Mrd € erhöht hat. Die Laufzeit der revolvingenden Kreditlinie beträgt fünf Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Das aus 23 Banken bestehende Bankenkonsortium hat zum 16. Dezember 2022 der ersten Verlängerung um ein Jahr zugestimmt. Die Kreditlinie dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität der TRATON GROUP.

Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 457 Mio € (435 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.

Die breite Palette an Finanzierungsverträgen enthält marktübliche Verzinsungen unterschiedlicher Höhe in Abhängigkeit von dem jeweiligen Finanzinstrument, der Laufzeit, der Währung, dem Finanzierungszweck, dem Volumen und der Region.

FINANZVERBINDLICHKEITEN TRATON GROUP NACH WÄHRUNGEN

in Mrd €	31.12.2022	31.12.2021
EUR	14,1	11,3
SEK	2,8	3,0
BRL	0,6	0,5
USD	0,6	0,5
NOK	0,4	0,3
GBP	0,5	0,4
MXN	0,3	0,3
Andere Währungen	0,3	0,6
Leasingverbindlichkeiten	1,2	1,2
Summe Finanzverbindlichkeiten	21,1	18,2

Die Kreditvereinbarungen der TRATON GROUP enthalten marktübliche Klauseln bei Kontrollwechsel (Change-of-Control-Klauseln). Dies bedeutet, dass die Gegenpartei im Falle maßgeblicher Veränderungen der Eigentumsverhältnisse eine vorzeitige Rückzahlung verlangen kann.

Liquidität

Die flüssigen Mittel lagen zum 31. Dezember 2022 bei 1,4 Mrd € (2,0 Mrd €). Liquide Mittel in einzelnen Ländern (z. B. Brasilien, China und Südkorea) in Höhe von 644 Mio € (1,0 Mrd €) unterliegen Devisenkontrollen und stehen dem Konzern nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung. Diese Beträge kommen vor Ort zur Finanzierung des operativen Geschäfts zum Einsatz. Unter „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ sind weitere Flüssige Mittel in Höhe von 304 Mio € (- Mio €) ausgewiesen. Diese liegen in Russland und stehen dem Konzern ebenfalls nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung.

Zum 31. Dezember 2022 sind darüber hinaus 46 Mio € (53 Mio €) als verfügbungsbeschränkte Zahlungsmittel unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen. Die verfügbungsbeschränkten Zahlungsmittel dienen im Wesentlichen als Sicherheit im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

Das Finanzmanagement der TRATON GROUP unterhält Cash-Pooling-Strukturen auf Ebene der Marken, wo immer dies rechtlich und wirtschaftlich angemessen und durchführbar ist. Die TRATON-Segmente steuern die Mittelflüsse aus der Geschäftstätigkeit selbst. Die Zahlungsmittelüberschüsse der Segmente von TRATON werden bei der TRATON SE verwaltet. Die TRATON GROUP legt ihre überschüssigen liquiden Mittel zum Teil zu marktüblichen Zinsen bei der Volkswagen AG an.

Eigenkapital

EIGENKAPITALQUOTE

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Eigenkapital	14.374	13.446	8.473	6.991	2.175	1.823	3.725	4.632
Bilanzsumme	58.256	55.121	38.896	37.964	14.955	12.999	4.404	4.159
Eigenkapitalquote (in %)	24,7	24,4	21,8	18,4	14,5	14,0	-	-

Zum 31. Dezember 2022 lagen die Eigenkapitalquoten von TRATON Operations bei 21,8 % (18,4 %) und von TRATON Financial Services bei 14,5 % (14,0 %).

Cashflow**VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG DER TRATON GROUP**

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Flüssige Mittel am 01.01.	2.002	1.714	4.775	4.267	146	73	-2.919	-2.626
Brutto-Cashflow	4.041	2.706	4.171	3.107	624	652	-755	-1.053
Veränderung Working Capital	-4.701	-1.172	-2.847	-336	-2.251	-1.435	397	599
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	-660	1.534	1.325	2.771	-1.627	-783	-358	-455
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-1.916	-4.406	-1.950	-1.833	-2	-1	36	-2.572
Veränderung der Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen	103	1.959	-376	-211	188	102	292	2.068
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-1.813	-2.447	-2.326	-2.044	186	101	327	-504
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	2.216	1.169	-625	-742	1.778	719	1.064	1.192
Konsolidierungsbedingter Zugang flüssige Mittel Navistar	-	-	-	534	-	32	-	-565
Wechselkursbedingte Veränderung der Flüssigen Mittel	-2	33	6	-11	-27	4	19	40
Veränderung der Flüssigen Mittel	-259	288	-1.621	508	310	72	1.052	-293
Flüssige Mittel am 31.12.¹	1.743	2.002	3.155	4.775	455	146	-1.867	-2.919
Brutto-Cashflow	4.041	2.706	4.171	3.107	624	652	-755	-1.053
Veränderung Working Capital	-4.701	-1.172	-2.847	-336	-2.251	-1.435	397	599
Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts	-1.916	-4.406	-1.950	-1.833	-2	-1	36	-2.572
Netto-Cashflow	-2.576	-2.873	-625	938	-1.629	-784	-322	-3.027

1 Von den ausgewiesenen Flüssigen Mitteln sind 304 Mio € zum 31. Dezember 2022 in den „Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten“ enthalten. Der komplette Betrag entfällt auf TRATON Financial Services.

Der Cashflow aus der Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP sank gegenüber dem Vorjahr um 2,2 Mrd € auf –660 Mio €. Der Anstieg des Brutto-Cashflows um 1,3 Mrd € spiegelt vor allem das höhere Operative Ergebnis wider.

Im Berichtszeitraum stieg die Mittelbindung in fast allen Positionen des Working Capital um insgesamt 4,7 Mrd €. Die anhaltenden Lieferengpässe bei Zulieferteilen sowie die Knappheit von Logistikkapazitäten in der Auslieferung von Fahrzeugen hatten einen Anstieg der Vorräte um 1,2 Mrd € zur Folge. Zudem erhöhte sich die Mittelbindung im Working Capital durch einen Anstieg der Forderungen um 1,2 Mrd €. Im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Truck & Bus floss im Jahr 2022 ein Betrag von 102 Mio € (347 Mio €) ab.

Darüber hinaus beglich Scania im 2. Quartal die im Rahmen des EU-Kartellverfahrens verhängte Geldbuße von 937 Mio € inklusive Zinsen. Außerdem leistete Navistar im Juni 2022 nach gerichtlicher Genehmigung der Vereinbarungen „Profit Sharing Settlement Agreement“ und „Krzysiak Action Settlement Agreement“ Abschlusszahlungen von insgesamt 420 Mio €. Diese beiden Sachverhalte belasteten den Cashflow innerhalb des Working Capital mit insgesamt 1,4 Mrd € in der Veränderung der Rückstellungen. Dem stehen im Vergleichszeitraum hohe Zuführungen zu Rückstellungen im Zusammenhang mit der Neuaufstellung bei MAN Truck & Bus gegenüber. Außerdem erfolgten 2021 bei Scania Vehicles & Services hohe Zuführungen zu den Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren.

Im Vergleichszeitraum prägte der vollständige Erwerb von Navistar am 1. Juli 2021 den Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit einem Zahlungsabfluss in Höhe von 2,6 Mrd € unter Corporate Items.

Im November 2022 wurde der Verkauf von MWM an Tupy S.A., Brasilien abgeschlossen und führte zu einem Nettozahlungsmittelzufluss in Höhe von 113 Mio € aus der Veräußerung von Tochterunternehmen. Gegenläufig belastete die Veräußerung und Entkonsolidierung russischer Gesellschaften mit Nettozahlungsmittelabflüssen in Höhe von 80 Mio €. Im Jahr 2021 standen die 197 Mio € Nettozahlungsmittelabflüsse aus der Veräußerung von Tochterunternehmen fast vollständig im Zusammenhang mit der Veräußerung der Anteile an der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr, Österreich (MTBÖ).

Die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten und Sachinvestitionen erhöhten sich um 310 Mio € auf 1,9 Mrd €. Von dem Anstieg entfielen 147 Mio € auf Navistar.

Es resultierte ein Netto-Cashflow für TRATON Operations von –625 Mio €, der maßgeblich durch die genannten Effekte im Working Capital und Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts geprägt war. Im Netto-Cashflow von TRATON Financial Services wirkten sich insbesondere die gestiegenen Forderungen im Zusammenhang mit der Ausweitung des Geschäftsvolumens aus.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit betrug 2,2 Mrd € (1,2 Mrd €) und war geprägt durch die Nettoaufnahme von Finanzverbindlichkeiten. Diese beinhalten die Ziehung von Kreditlinien bei der Volkswagen AG in Höhe von 1,5 Mrd € und ein Darlehen in Höhe von 500 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg. Außerdem wurden Anleihen in Höhe von 3,2 Mrd € begeben und 2,2 Mrd € getilgt.

Die TRATON SE hat im Juni 2022 für das Geschäftsjahr 2021 eine Dividende von 250 Mio € (125 Mio €) ausgeschüttet.

Nettoliquidität**NETTOLIQUIDITÄT DER TRATON GROUP**

in Mio €	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Flüssige Mittel ¹	1.743	2.002	3.155	4.775	455	146	-1.867	-2.919
Wertpapiere, Geldanlagen und Darlehen an verbundene Unternehmen	208	290	518	302	50	220	-361	-233
Bruttoliquidität	1.951	2.292	3.673	5.078	506	366	-2.228	-3.152
Kreditstand	-21.131	-18.205	-7.236	-6.771	-11.952	-10.177	-1.944	-1.257
Nettoliquidität/-verschuldung	-19.180	-15.913	-3.563	-1.694	-11.446	-9.811	-4.172	-4.409

¹ Von den ausgewiesenen Flüssigen Mitteln sind 304 Mio € zum 31. Dezember 2022 in den Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten enthalten. Kompletter Betrag entfällt auf TRATON Financial Services.

Ausführliche Informationen zur Erläuterung der Nettoliquidität finden sich im Kapitel „Cashflow“. Für TRATON Operations inklusive Corporate Items ergibt sich zum 31. Dezember 2022 ein Nettoverschuldungsgrad von -2,1 (-1,8).

Investitionen**INVESTITIONEN NACH SEGMENTEN**

in Mio €	2022	2021	Veränderung
TRATON GROUP	2.029	4.265	-2.236
TRATON Operations	2.051	1.680	371
Scania Vehicles & Services	905	893	12
MAN Truck & Bus	633	456	177
Navistar Sales & Services	392	246	146
Volkswagen Truck & Bus	122	87	35
Überleitung	-1	-1	0
TRATON Financial Services	4	3	1
Corporate Items	-26	2.582	-2.608
Investitionen TRATON Operations	2.051	1.680	371
davon Sachinvestitionen	1.298	1.125	173
Sachinvestitionsquote	3,3	3,7	-0,5 ppt.
davon in aktivierte Entwicklungskosten	604	468	136
davon Investitionen in Beteiligungen	149	87	62

Die Sachinvestitionen im Geschäftsfeld TRATON Operations erhöhten sich im Berichtszeitraum hauptsächlich durch die Einbeziehung von Navistar ab dem 2. Halbjahr 2021 auf 1,3 Mrd €. Die wesentlichen Aktivitäten umfassten Investitionen im Zusammenhang mit neuen Produkten wie der markenübergreifenden schweren Antriebsplattform bei MAN Truck & Bus und Scania sowie Erweiterungsinvestitionen, z. B. in Gießereianlagen bei Scania sowie Ersatzinvestitionen. Scania tätigt weiterhin wichtige strategische Investitionen, die entscheidend sind, um den Übergang zu einem nachhaltigen Transportsystem langfristig voranzutreiben. Die Elektrifizierung war einer der wichtigsten Investitionsbereiche im Jahr 2022 und wird in den kommenden Jahren stärker in den Fokus rücken. Bei MAN Truck & Bus erfolgten im Berichtsjahr 2022 Investitionen in die Absicherung der Lieferkette bei Kabelsträngen. Daneben wurden Investitionen getätigt im Zusammenhang mit dem übergreifenden Restrukturierungsprogramm, hierfür investierte MAN Truck & Bus in die Erweiterung des Werks in Krakau/Polen. Navistar investierte in den Neubau bzw. die Erweiterung von Fertigungsanlagen an den Standorten San Antonio, Texas/USA, und Huntsville, Alabama/USA. In San Antonio fertigt Navistar schwere Diesel- und Elektrofahrzeuge der Gewichtsklassen 6 bis 8. Das Werk nahm Anfang Januar 2022 die Produktion auf. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit von Volkswagen Truck & Bus lag in der Weiterentwicklung des Antriebsstrangs und der Fahrerkabine.

Die Steigerung der aktivierten Entwicklungskosten ist zum einen auf die Integration von Navistar, zum anderen auf einen Anstieg der Entwicklungstätigkeit im Bereich der Zukunftstechnologien zurückzuführen.

In den Corporate Items wirkte im Vorjahr der Kaufpreis für den Erwerb der ausstehenden Anteile an Navistar in Höhe von 3,1 Mrd € abzüglich der erworbenen flüssigen Mittel in Höhe von 565 Mio €.

Außerbilanzielle Verpflichtungen der TRATON GROUP

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
TRATON GROUP			
Eventualverbindlichkeiten	4.492	4.415	78
Bestellobligo für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	672	724	-52
Verpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen	770	701	69
Außerbilanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	81	116	-35
Übrige finanzielle Verpflichtungen	370	304	67

In den Eventualverbindlichkeiten sind Rückkaufgarantien, bei denen sich TRATON verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen, in Höhe von 2,6 Mrd € (2,6 Mrd €) enthalten. Daneben wirken Bürgschaften von Navistar in Höhe von 867 Mio € (1,0 Mrd €), bei denen es sich im Wesentlichen um Zahlungsausfallgarantien zugunsten von Banken handelt. In den Übrigen finanziellen Verpflichtungen wirken die Verpflichtungen der TRATON GROUP aus dem am 15. Dezember 2021 unterzeichneten Vertrag zur Gründung des Ladeinfrastruktur-Joint-Ventures Milence gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group mit 162 Mio € (167 Mio €). Nach der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens im Juli 2022 wurden 5 Mio € in das Eigenkapital von Milence eingezahlt.

6. Vermögenslage

Analyse der Bilanz

VERKÜRZTE BILANZ DER TRATON GROUP

€ million	TRATON GROUP		TRATON Operations		TRATON Financial Services		Corporate Items	
	31.12.2022	31.12.2021 ¹	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021 ¹
Geschäfts- oder Firmenwerte	6.184	6.173	366	390	-	-	5.818	5.783
Immaterielle Vermögenswerte	7.195	7.173	4.198	4.018	3	4	2.994	3.151
Sachanlagen	8.354	7.993	7.930	7.568	23	25	402	400
Vermietete Vermögenswerte	6.162	6.924	6.015	6.802	784	886	-637	-765
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	1.328	1.280	236	203	-	-	1.093	1.077
Sonstige Beteiligungen	204	660	1.185	1.022	-	-	-981	-362
Ertragsteuerforderungen	225	268	356	258	23	33	-154	-23
Aktive latente Steuern	2.274	2.147	2.581	2.393	150	124	-456	-370
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	11.622	9.936	2	8	11.618	9.925	2	3
Vorräte	6.574	5.456	6.573	5.454	0	2	1	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.348	2.437	2.999	2.522	557	328	-209	-414
Sonstige Vermögenswerte	2.854	2.447	3.229	2.523	1.224	1.526	-1.600	-1.603
Wertpapiere und Geldanlagen	73	226	73	26	-	-	-	200
Flüssige Mittel	1.439	2.002	3.155	4.775	152	146	-1.867	-2.919
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	421	-	-	-	421	-	-	-
Gesamtvermögen	58.256	55.121	38.896	37.964	14.955	12.999	4.404	4.159
Eigenkapital	14.374	13.446	8.473	6.991	2.175	1.823	3.725	4.632
Finanzverbindlichkeiten	21.131	18.205	7.236	6.771	11.951	10.177	1.944	1.257
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.786	2.648	1.763	2.628	10	12	14	8
Ertragsteuerverbindlichkeiten	237	195	343	286	57	32	-164	-123
Passive latente Steuern	690	804	394	326	120	123	175	355
Ertragsteuerrückstellungen	218	162	61	53	4	3	153	105
Sonstige Rückstellungen	3.293	4.659	3.197	4.556	13	6	82	98
Sonstige Verbindlichkeiten	10.988	10.756	11.855	12.138	452	407	-1.319	-1.788
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.518	4.245	5.573	4.215	151	416	-206	-385
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	21	-	-	-	21	-	-	-
Gesamtkapital	58.256	55.121	38.896	37.964	14.955	12.999	4.404	4.159

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen – Navistar“ im Konzernabschluss.

Das Gesamtvermögen der TRATON GROUP ist im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um rund 3,1 Mrd € gestiegen. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen von 1,7 Mrd €, dem Anstieg der Vorräte in Höhe von 1,1 Mrd € und dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 911 Mio €.

Der Anstieg der Sachanlagen um 361 Mio € ist in erster Linie mit dem Neubau und der Erweiterung von Fertigungsanlagen und Investitionen im Zusammenhang mit neuen Produkten zu begründen.

Die Vermieteten Vermögenswerte sind um 762 Mio € zurückgegangen. Hier spiegelte sich u. a. ein geringerer Anteil von Verkäufen mit Rückkaufverpflichtungen wider.

Die Sonstigen Beteiligungen sind stark gesunken. Dies war insbesondere auf die Fair-Value-Bewertung der Beteiligung an TuSimple aufgrund der Kursentwicklung der Aktie zurückzuführen.

Der Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 1,7 Mrd € resultierte zum einen aus einer Ausweitung des Finanzierungsgeschäfts und zum anderen aus der Umrechnung ausländischer Abschlüsse.

Die Vorräte sind im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 1,1 Mrd € gestiegen. Hier spiegelten sich u. a. die Liefer- und Produktionsschwierigkeiten aufgrund fehlender Komponenten, aber auch das gestiegene Produktionsvolumen in einigen Bereichen sowie die Verknappung der Logistikkapazitäten wider.

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 911 Mio € war im Wesentlichen auf ein gestiegenes Geschäftsvolumen in Nord- und Südamerika und positive Umrechnungseffekte zurückzuführen.

Die Steigerung der Sonstigen Vermögenswerte um 407 Mio € resultierte aus dem Anstieg zahlreicher verschiedener Sachverhalte wie z. B. höherer Rechnungsabgrenzungsposten, Forderungen aus Steuern und dem Anstieg der Marktwerte derivativer Finanzinstrumente.

Die Wertpapiere und Geldanlagen sind um 153 Mio € gesunken. Die meisten zum 31. Dezember 2021 gehaltenen Geldanlagen sind im Laufe des Jahres 2022 ausgelaufen. Die Flüssigen Mittel lagen am Bilanzstichtag bei 1,4 Mrd €.

Die TRATON GROUP schloss im Oktober 2022 eine Vereinbarung über den Verkauf von 100 % ihrer Anteile an den russischen Tochtergesellschaften Scania Finance LLC, Scania Insurance LLC und Scania Leasing LLC (zusammen „Scania Finance Russland“) an Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Die Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaften zum 31. Dezember 2022 wurden in die Positionen „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ und „Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten“ umgegliedert (für weitere Erläuterungen siehe Anhangsangabe „**9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**“ im Konzernabschluss). Die Transaktion wurde am 17. Januar 2023 nach Vorliegen aller behördlichen Genehmigungen vollzogen.

Das Eigenkapital der TRATON GROUP stieg zum 31. Dezember 2022 auf 14,4 Mrd €. Dies ist im Wesentlichen auf das Gesamtergebnis von 1,2 Mrd € zurückzuführen. Dieses resultierte aus dem positiven Ergebnis nach Steuern von 1,1 Mrd € und dem Sonstigen Ergebnis von 38 Mio €, das insbesondere aus den versicherungsmathematischen Gewinnen aus der Bewertung der Pensionsverpflichtungen aufgrund des Anstiegs der Zinssätze herrührt. Gegenläufig im Sonstigen Ergebnis wirkten die Fair-Value-Bewertung der TuSimple-Beteiligung und die negativen Effekte aus der Umrechnung ausländischer Abschlüsse. Die Dividendenausschüttung wirkte ebenfalls eigenkapitalmindernd (siehe Anhangsangabe „**30. Eigenkapital**“ im Konzernabschluss).

Die Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich um 2,9 Mrd €. Hier wirkten hauptsächlich die Begebung von Anleihen aus dem European-Medium-Term-Notes-Programm durch TRATON Finance und die Aufnahme von Bankverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten gegenüber Volkswagen-Gesellschaften, um die zur Finanzierung des Navistar-Kaufs angenommene Brückenfinanzierung zurückzuführen (für weitere Informationen siehe Abschnitt „**Finanzlage**“).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen gingen um 862 Mio € zurück, in erster Linie aufgrund eines Anstiegs der Diskontierungszinssätze der wesentlichen Pensionspläne.

Die Sonstigen Rückstellungen sanken um 1,4 Mrd €. Hier wirken insbesondere die Zahlungen für die im Rahmen des EU-Kartellverfahrens verhängte Geldbuße von 937 Mio € inklusive Zinsen sowie die Abschlusszahlungen von insgesamt 420 Mio € für die Vereinbarungen „Profit Sharing Settlement Agreement“ und „Krzysiak Action Settlement Agreement“ (für weitere Informationen siehe Abschnitt **„Wesentliche Rechtsstreitigkeiten“**).

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind um 1,3 Mrd € gestiegen. Neben positiven Währungseffekten wirkten sich höhere Produktionsvolumina aus.

Neben dem in der Konzernbilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt die TRATON GROUP auch nicht bilanzierungsfähige Vermögenswerte wie einzelne Marken, selbst entwickelte Patente oder das Know-how der Mitarbeiter. Die Aufwendungen hierfür sind Investitionen in die Zukunft und sichern den Markterfolg in den kommenden Jahren.

Kapitalrendite

Kapitalrendite TRATON Operations

Zur Beschreibung der Ermittlung der Kapitalrendite (ROI) wird auf den Abschnitt **„Finanzielle Steuerung“** verwiesen. Folgende Tabelle zeigt die Berechnung für das aktuelle Geschäftsjahr und das Vorjahr.

KAPITALRENDITE TRATON OPERATIONS

in Mio €	2022	2021
Investiertes Vermögen im Jahresdurchschnitt	16.595	14.042
Operatives Ergebnis TRATON Operations	1.973	677
Operatives Ergebnis der TRATON Holding	-124	-244
Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen TRATON Operations	-278	-274
Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und TRATON Holding	11	1
Operatives Ergebnis für ROI vor Steuern	1.583	161
Operatives Ergebnis für ROI nach Steuern	1.108	113
Kapitalrendite (ROI) (in %)	6,7	0,8

Der ROI stieg im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des gestiegenen Operativen Ergebnisses. Das 2022 ebenfalls gestiegene durchschnittliche Investierte Vermögen hatte einen gegenläufigen Effekt auf den ROI. Für weitere Details zur Entwicklung des Investierten Vermögens sowie des Operativen Ergebnisses wird auf die Erläuterungen in den Abschnitten **„Analyse der Bilanz“** sowie **„Gewinn und Verlust“** verwiesen.

Die in den Bereinigungen ausgewiesenen Aufwendungen in Höhe von 283 Mio € (1,2 Mrd €) wurden bei der Ermittlung des ROI nicht in Abzug gebracht.

7. Zielerreichung 2022 und Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Der Vorstand der TRATON GROUP blickt vor dem Hintergrund der zahlreichen Herausforderungen im Jahr 2022 auf einen insgesamt zufriedenstellenden Geschäftsverlauf zurück. Das 1. Halbjahr war sehr stark durch die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine und anhaltende Lieferengpässe geprägt. Im 2. Halbjahr konnte eine leichte Erholung der Versorgungssituation mit Zulieferteilen verzeichnet werden, sodass der Fahrzeugabsatz deutlich gesteigert werden konnte.

Im Jahr 2022 zeigte sich in den bedeutsamsten Lkw-Märkten (>6 t) der TRATON GROUP in Summe ein spürbares Wachstum. Die bedeutsamsten Bus-Märkte verharrten auf Vorjahresniveau. Dieser Entwicklung konnte die TRATON GROUP jedoch nur zum Teil folgen, da der Krieg in der Ukraine sowie die Auswirkungen der Null-COVID-Politik in China zu Lieferengpässen führten und die Produktion und den Absatz negativ beeinflussten. Davon waren alle Segmente betroffen, allerdings je nach Lieferantennetz, Ausstattung der Fahrzeuge und Kundennachfrage unterschiedlich stark. Insbesondere bei MAN Truck & Bus führten Lieferengpässe bei Kabelsträngen als direkte Auswirkung des Kriegs in der Ukraine ab Mitte März zu einem sechswöchigen Stillstand in den Lkw-Werken in München und Krakau sowie zu Produktionsausfällen an anderen Standorten. Zusätzlich entstanden durch knappe Logistikkapazitäten Verzögerungen bei der Auslieferung von Fahrzeugen, insbesondere bei MAN Truck & Bus und Scania Vehicle & Services. Weltweit war ein signifikanter Anstieg bei den Preisen für Energie, Logistik, Rohstoffe und Zulieferteile zu verzeichnen, der alle Segmente der TRATON GROUP betraf.

Der Absatz von TRATON Operations lag mit 305.485 (271.608) Einheiten 12 % über dem Niveau des Vorjahres und lag damit leicht unterhalb unserer Prognose.

Die TRATON GROUP erzielte im Berichtszeitraum einen Umsatz in Höhe von 40,3 Mrd € (30,6 Mrd €) und damit 32 % mehr als im Vorjahr. Der sehr starke Umsatzanstieg im Geschäftsfeld TRATON Operations resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Neufahrzeugabsätzen infolge der Navistar-Integration, einem positiven Markt- und Produktmix, sowie einer besseren Preisdurchsetzung und einem gestiegenen Vehicle-Services-Geschäft. Weiterhin wirkten gegenüber dem Vorjahr positive Währungseffekte insbesondere aufgrund der Entwicklung des brasilianischen Reals und der schwedischen Krone. Der Umsatz im Segment TRATON Financial Services stieg im Vergleich zum Vorjahr sehr stark an. Die Prognose konnte damit in beiden Geschäftsfeldern und in der TRATON GROUP erreicht werden.

Die Prognose für die Operative Rendite (bereinigt) der TRATON GROUP wurde im Geschäftsjahr 2022 erreicht. Diese lag mit 5,1% am unteren Ende der prognostizierten Bandbreite. Das Operative Ergebnis (bereinigt) beinhaltet keine Belastungen, die in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine sowie dem Verkauf der Geschäftsaktivitäten in Russland entstanden sind, sowie keine Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren und den Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Truck & Bus. Ergebniseffekte aus der Navistar-Kaufpreisallokation sind jedoch im Ergebnis berücksichtigt.

Die Sachinvestitionen von TRATON Operations lagen erheblich über dem Vorjahresniveau, die Primären Forschungs- und Entwicklungskosten verzeichneten einen starken Anstieg. Damit lagen diese Werte im Rahmen der Prognose.

Der Netto-Cashflow für das Segment TRATON Operations betrug ohne die Belastung aus dem EU-Kartellverfahren 312 Mio €. Damit konnte der prognostizierte Zielkorridor nicht erreicht werden. Dies lag im Wesentlichen an einer höheren Mittelbindung infolge der Zulieferengpässe und knappen Logistikkapazitäten. Auch der Verkauf des Russlandgeschäfts von MAN Truck & Bus und Scania Vehicles & Services belasteten den Netto-Cashflow zusätzlich.

Die Kapitalrendite (Return on Investment) lag bei 6,7% und damit in der oberen Hälfte des prognostizierten Zielkorridors.

	Ist 2021	Ursprüngliche Prognose für 2022	Letzte Prognose für 2022	Ist 2022
TRATON GROUP				
Absatz (in Einheiten)	271.608	Sehr starker Anstieg	Erheblicher Anstieg	305.485
Umsatz (in Mio €)	30.620	Starker Anstieg	Sehr starker Anstieg	40.335
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,2	5,0 – 7,0	5,0 – 6,0	5,1
TRATON Operations				
Umsatz (in Mio €)	30.103	Starker Anstieg	Sehr starker Anstieg	39.554
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	6,3	5,5 – 7,5	5,5 – 6,5	5,7
Kapitalrendite (in %)	0,8	7,0 – 9,0	6,0 – 7,0	6,7
Netto-Cashflow (in Mio €) ¹	938	700 – 1.000	700 – 1.000	312
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.125	Sehr starker Anstieg	Erheblicher Anstieg	1.298
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.462	Starker Anstieg	Starker Anstieg	1.892
TRATON Financial Services				
Umsatz (in Mio €)	964	Deutlicher Anstieg	Starker Anstieg	1.294
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	26,9	20,0 – 25,0	20,0 – 25,0	23,5

¹ In der Prognose sind Ausgaben in der Höhe von 937 Mio € bei Scania Vehicles & Services im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren nicht enthalten.

TRATON SE (HGB)

Die TRATON SE mit Sitz in München ist die konzernleitende Holding der TRATON GROUP. Die TRATON SE ist die (direkte bzw. indirekte) Muttergesellschaft der Scania AB, Södertälje/Schweden (Scania AB), MAN Truck & Bus SE, München (MAN Truck & Bus SE), Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo/Brasilien (Volkswagen Truck & Bus Ltda.), Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA (Navistar International Corporation) und TB Digital Services GmbH, München (TB Digital Services GmbH).

Die TRATON SE ist beim Amtsgericht München unter der Registernummer HRB 246068 eingetragen. Der Jahresabschluss der TRATON SE für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2022 ist nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs und der SE-Verordnung in Verbindung mit dem Aktiengesetz aufgestellt.

Die TRATON SE ist zum Stichtag 31. Dezember 2022 eine 89,72%-ige unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxembourg), die wiederum eine 100%-ige Tochter der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG) ist.

1. Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf der TRATON SE entspricht im Wesentlichen dem der TRATON GROUP und wird im Abschnitt „Wirtschaftsbericht“ ausführlich dargestellt. Die TRATON SE ist in dem Steuerungsprozess der TRATON GROUP eingebunden und es gelten die Leistungsindikatoren der TRATON GROUP.

Die von der TRATON SE im Jahr 2021 platzierten Schuldscheindarlehen waren zum 31. Dezember 2022 mit 700 Mio € (700 Mio €) in Anspruch genommen.

Daneben hatte die TRATON SE im November 2020 zur Finanzierung des Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an Navistar International Corporation einen Kredit in Höhe von 3,3 Mrd € bei der Volkswagen International Luxembourg mit einer Laufzeit von bis zu 30 Monaten aufgenommen. Der Kredit wurde in den Jahren 2021 und 2022 in mehreren Tranchen vollständig durch externe Bankfinanzierungen zurückgeführt.

Insgesamt stehen der TRATON SE bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 6,8 Mrd € (8,2 Mrd €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 2,3 Mrd € (3,7 Mrd €) gegenüber der Volkswagen AG. Weitere 4,5 Mrd € (4,5 Mrd €) entfallen auf den Konsortialkredit, den die TRATON SE am 28. Juli 2020 abgeschlossen und am 15. Dezember 2021 von ursprünglich 3,8 Mrd € auf 4,5 Mrd € erhöht hat. Die Laufzeit der revolving Kreditlinie beträgt fünf Jahre und kann zweimal um jeweils ein Jahr verlängert werden. Das aus 23 Banken bestehende Bankenkonsortium hat zum 16. Dezember 2022 der ersten Verlängerung um ein Jahr zugestimmt. Die Kreditlinie dient allgemeinen Unternehmenszwecken sowie der Absicherung der Liquidität der TRATON GROUP.

Seit 12. März 2021 verfügt die TRATON GROUP über ein European-Medium-Term-Notes-Programm. Das Kapitalmarktemissionsprogramm im Volumen von 12,0 Mrd € ermöglicht der TRATON GROUP eine flexible und effiziente Kapitalaufnahme an den Fremdkapitalmärkten. Neben der TRATON SE können auch die indirekten Tochtergesellschaften TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg (TRATON Finance) und TRATON Treasury AB, Södertälje/Schweden (TRATON Treasury AB) Anleihen unter dem Programm begeben. Die TRATON SE, die TRATON Finance und die TRATON Treasury AB nutzen das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird. TRATON Finance hat seit dem Jahr 2021 auf Basis des Programms Senior Notes im Volumen von 5,7 Mrd € (4,3 Mrd €) begeben, für die die TRATON SE eine Garantie abgegeben hat.

Im Jahr 2022 zeigte sich weltweit in den bedeutsamsten Lkw-Märkten (>6 t) der TRATON GROUP in Summe ein spürbares Wachstum. Die bedeutsamsten Bus-Märkte verharrten auf Vorjahresniveau. Dieser Gesamtmarktentwicklung konnte die TRATON GROUP jedoch nur zum Teil folgen, da der Krieg in der Ukraine sowie die Auswirkungen der Null-COVID-Politik in China zu Lieferengpässen führten und die Produktion und den Absatz negativ beeinflussten. Davon waren alle Segmente betroffen, allerdings je nach Lieferantennetz, Ausstattung der Fahrzeuge und Kundennachfrage unterschiedlich stark. Insbesondere bei MAN Truck & Bus führten Lieferengpässe ab Mitte März zu einem sechswöchigen Stillstand in den Lkw-Werken in München und Krakau sowie zu Produktionsausfällen an anderen Standorten. Zusätzlich entstanden durch knappe Logistikkapazitäten Verzögerungen bei der Auslieferung von Fahrzeugen, insbesondere bei MAN Truck & Bus und Scania Vehicle & Services. Weltweit war ein signifikanter Anstieg bei den Preisen für Energie, Logistik, Rohstoffe und Zulieferteile zu verzeichnen, der alle Segmente der TRATON GROUP betraf.

Die TRATON SE weist im Geschäftsjahr 2022 ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von –261 Mio € (–5,6 Mrd €) aus. Die Verbesserung in Höhe von 5,3 Mrd € resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall des im Geschäftsjahr 2021 in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesenen Verlustes aus der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in Höhe von 5,6 Mrd €. Gegenläufig wirkte die Verschlechterung des Beteiligungsergebnisses. Damit wurde die im Vorjahr prognostizierte Verbesserung des Ergebnisses nach Steuern erreicht, während die Verbesserung des Beteiligungsergebnisses aufgrund der höheren Verlustübernahme nicht erreicht werden konnte.

2. Ertragslage

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER TRATON SE

in Mio €	2022	2021	Veränderung
Beteiligungsergebnis	–150	205	–355
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	15	5	10
Zinsergebnis	43	8	35
Umsatzerlöse	26	28	–2
Umsatzkosten	–24	–18	–6
Bruttoergebnis vom Umsatz	2	10	–8
Allgemeine Verwaltungskosten	–102	–141	39
Sonstige betriebliche Erträge	495	269	226
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–563	–5.943	5.380
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–1	35	–36
Ergebnis nach Steuern	–261	–5.552	5.291
Jahresfehlbetrag	–261	–5.552	5.291
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	27	128	–101
Entnahme aus der Kapitalrücklage	600	5.700	–5.100
Bilanzgewinn	366	276	90

Im Vergleich zum Vorjahr verschlechterte sich das Beteiligungsergebnis um 355 Mio €. Im Vorjahr enthielt diese Position die Dividende von Scania AB. Weiterhin wirkte eine höhere Verlustübernahme von MAN Truck & Bus SE. Gegenläufig wirkten gestiegene Ergebnisübernahmen von Scania CV Deutschland, Koblenz, und Scania Finance Deutschland, Koblenz, sowie der Gewinnanteil der MAN Brand GmbH & Co. KG, Grünwald.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 35 Mio € auf 43 Mio € verbessert. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen durch die Erträge aus verbundenen Unternehmen. Gegenläufig wirkten die höheren Aufwendungen mit verbundenen Unternehmen u. a. im Zusammenhang mit den erweiterten Finanzierungstätigkeiten für die TRATON GROUP und den geringeren Steuerzinserträgen.

Die Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Dienstleistungen und Weiterberechnungen an verbundene Unternehmen und haben sich von 28 Mio € auf 26 Mio € verringert. Die Allgemeinen Verwaltungskosten haben sich um 39 Mio € auf 102 Mio € reduziert. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang des Personalaufwands, infolge von geringeren Organbezügen und niedrigerem Aufwand für Altersversorgung sowie eine geringere Inanspruchnahme von Dienstleistungen, zurückzuführen.

Die Veränderungen der Sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus der Fremdwährungsumrechnung. Im Vorjahr waren die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen geprägt vom Verlust aus der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in Höhe von 5,6 Mrd €.

Für das Geschäftsjahr 2022 ergibt sich ein Steueraufwand in Höhe von 1 Mio € (Ertrag 35 Mio €).

Der Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE schlagen den Aktionären auf der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende je Aktie von 0,70 € vor. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 350 Mio €.

Die wirtschaftliche Lage der TRATON SE ist im Wesentlichen durch ihre operative Tätigkeit und die ihrer Tochtergesellschaften geprägt. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die TRATON SE über deren Ausschüttungen bzw. ihre Ergebnisabführungsverträge. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der TRATON SE grundsätzlich der der TRATON GROUP, die im Abschnitt „Wirtschaftsbericht“ erläutert ist.

3. Vermögens- und Finanzlage

BILANZ DER TRATON SE

in Mio €	2022	2021	Veränderung
Anlagevermögen	20.553	20.340	213
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ¹	5.040	3.471	1.569
Guthaben bei Kreditinstituten	77	221	-144
Bilanzsumme	25.670	24.032	1.638
Eigenkapital	14.561	15.072	-511
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.989	2.428	1.561
Übrige Rückstellungen und Verbindlichkeiten ²	7.120	6.532	588
Bilanzsumme	25.670	24.032	1.638

1 inklusive Rechnungsabgrenzungsposten und Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

2 inklusive Rechnungsabgrenzungsposten

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bilanzsumme um 1,6 Mrd € auf 25,7 Mrd € erhöht.

Das Anlagevermögen besteht im Wesentlichen aus den Anteilen an der TRATON International S.A. und an der MAN Truck & Bus SE sowie den Ausleihungen an die TRATON Sweden AB und die TRATON Finance.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme reduzierte sich auf 80,1% (84,6%).

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen um 1,6 Mrd € auf 5,0 Mrd €. Dies resultierte im Wesentlichen aus konzerninternen Finanzierungsaktivitäten.

Die Guthaben bei Kreditinstituten veränderten sich um -144 Mio € von 221 Mio € auf 77 Mio €.

Der Rückgang des Eigenkapitals ist zurückzuführen auf die im Berichtsjahr ausgezahlte Dividende für das vorherige Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 250 Mio € und auf den Jahresfehlbetrag in Höhe von 261 Mio €. Zum 31. Dezember 2022 betrug die Eigenkapitalquote 56,7% (62,7%).

Die Kapitalrücklage der TRATON SE in Höhe von 13,7 Mrd € (14,3 Mrd €) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar. Im Geschäftsjahr wurde aus der Kapitalrücklage ein Betrag von 600 Mio € entnommen.

Die Übrigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und sonstige Rückstellungen. Die übrigen Rückstellungen in Höhe von 166 Mio € wurden überwiegend gebildet für Steurrückstellungen, für öffentlich-rechtliche Verpflichtungen, Verpflichtungen aus Aufhebungsvereinbarungen gegenüber ehemaligen Vorstandsmitgliedern sowie für weitere Einzelrisiken. Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultiert im Wesentlichen aus der Bankfinanzierung für die Restrückführung des Darlehens bei der Volkswagen International Luxemburg in Höhe von 1,1 Mrd € sowie einem weiteren Darlehen für die Erweiterung der konzerninternen Finanzierungstätigkeit.

Die Nettoliquidität/-verschuldung ergibt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, konzerninternen Forderungen aus dem Finanzverkehr, Darlehen an Konzerngesellschaften und Wertpapieren abzüglich der Finanzverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten/Sonstigen und abzüglich der konzerninternen Verbindlichkeiten aus dem Finanzverkehr. Die Nettoverschuldung der TRATON SE belief sich am 31. Dezember 2022 auf 1,4 Mrd € (3,3 Mrd €).

4. Chancen und Risiken

Die Geschäftsentwicklung der TRATON SE unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die der TRATON GROUP. An den Risiken der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die TRATON SE grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im „Chancen- und Risikobericht“ dargestellt. Aus den Beziehungen zu den Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen sowie Abschreibungen auf die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen resultieren.

5. Prognosebericht

Die TRATON SE ist die konzernleitende Holding der TRATON GROUP. Die Ergebnisse der Tochtergesellschaften werden durch Ausschüttungen bzw. Ergebnisabführungen an die TRATON SE vereinnahmt. Die im Ausblick der TRATON GROUP beschriebenen Erwartungen in Bezug auf die Geschäftsentwicklung wirken sich auch auf das Ergebnis der TRATON SE

aus. Der Ausblick der TRATON GROUP ist somit auch für die TRATON SE zutreffend. Unter Berücksichtigung der Erwartungen bei den Leistungsindikatoren des Konzerns wird aufgrund der höheren Erträge aus Beteiligungen mit einem positiven Jahresergebnis gerechnet. Aufgrund der Ungewissheit des Kriegs in der Ukraine ist es schwierig, Dauer und Umfang der daraus resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der TRATON SE vorherzusagen. Wir gehen jedoch davon aus, dass dadurch die langfristige Geschäftsentwicklung nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird. Für weitere Informationen siehe „**Prognosebericht**“ der TRATON GROUP.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

1. Prognosebericht

Bei unserer Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren der TRATON GROUP für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 handelt es sich um Einschätzungen, die die zukunftsgerichteten Erwartungen des Unternehmens hinsichtlich dieser Kennzahlen der TRATON GROUP beschreiben. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Lkw- und Bus-Märkte. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Zielsetzungen unserer Segmente sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Lkw- und Bus-Märkte an.

Erwartungen zur Gesamtwirtschaft

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Insbesondere der Krieg in der Ukraine birgt weiterhin Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene

politische Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Wir rechnen außerdem damit, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2024 erholen und bis 2027 mit stabilen Veränderungsraten weiterwachsen wird.

Europa/übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir für 2023 ein vergleichsweise niedriges Wirtschaftswachstum. Eine große Herausforderung für Konsumenten und Unternehmen besteht in der insgesamt relativ hoch bleibenden, über den Jahresverlauf aber voraussichtlich abnehmenden Inflation. In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2023 ebenfalls eine verhältnismäßig geringe Wachstumsrate bei anhaltend hohen Preisen, während sich die wirtschaftliche Leistung Osteuropas nach dem starken Einbruch im Berichtsjahr nicht erholen sollte.

Für die Türkei erwarten wir ein positives, wenngleich geringeres Wachstum im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2023 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich nur moderat ausfallen.

Deutschland

Wir erwarten, dass das BIP in Deutschland im Jahr 2023 nur schwach wächst und die Inflation im Jahresdurchschnitt hoch bleiben wird. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2023 voraussichtlich etwas verschlechtern.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2023 nur schwach ausfällt und die Entwicklung des Arbeitsmarktes ebenfalls beeinträchtigt wird. Die US-Notenbank sollte ihre im Berichtsjahr begonnenen kontinuierlichen Erhöhungen der Leitzinsen weitestgehend beenden. Als ausschlaggebender Faktor für mögliche Anpassungen des Leitzinses spielt die weitere Inflationsentwicklung eine wesentliche Rolle, aber auch die des Arbeitsmarktes und der allgemeinen konjunkturellen Lage. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich ebenfalls vergleichsweise gering sein, die Wirtschaftsleistung von Mexiko sollte im Vergleich dazu stärker wachsen.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2023 eine leicht positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die Wirtschaftsleistung ebenfalls nur leicht verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

China

Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2023 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau wachsen nach einer verhältnismäßig moderaten Expansionsrate im Berichtsjahr.

Erwartungen zur Branchenentwicklung

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Nutzfahrzeugmärkten geht der Vorstand insgesamt von einem Marktwachstum aus, basierend auf einer weiterhin hohen Nachfrage für Ersatzinvestitionen, die aufgrund von Lieferengpässen in den letzten Jahren nicht vollständig bedient werden konnte. Unsicherheiten ergeben sich jedoch weiterhin aus dem Krieg in der Ukraine und den damit zusammenhängenden Folgen für die gesamtwirtschaftliche Lage, andauernden Lieferengpässen, weiterhin knappen Logistikkapazitäten und steigenden Energie- sowie Rohstoffpreisen.

Für die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw (>6 t, bzw. Class 6-8 in Nordamerika) erwarten wir für unsere Kernregionen folgende Entwicklungen: Für die Region EU27+3 wird ein moderater Marktanstieg erwartet. Für Nordamerika gehen wir von einem spürbaren Nachfrageanstieg aus. In Brasilien erwarten wir nach Einführung einer neuen Emissionsnorm einen leicht rückläufigen Markt. Für die Türkei wird nach einem starken Jahr 2022 eine erhebliche Abkühlung der Nachfrage erwartet. Für Südafrika erwarten wir ein leichtes Marktwachstum.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Bus-Märkten (EU27+3, Brasilien und Schulbusse in Nordamerika) rechnen wir für das Jahr 2023 je nach Markt mit sehr unterschiedlichen Nachfrageentwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen moderaten Marktanstieg, im Reise- und Stadtbussegment. In Nordamerika werden die Neuzulassungen voraussichtlich sehr stark über dem Vorjahreswert liegen. In Brasilien erwarten wir dagegen einen erheblichen Marktrückgang, nachdem die Busnachfrage im 2. Halbjahr 2022 ein sehr hohes Niveau erreicht hatte.

Absatz 2023

Aufgrund des aktuell hohen Auftragsbestands gehen wir für den Lkw-Absatz insgesamt von einem erheblichen Anstieg aus. Die Bus-Absatzzahlen werden dagegen voraussichtlich moderat sinken. Weltweit erwarten wir für alle Fahrzeuge (inklusive MAN TGE) in Summe für das Geschäftsjahr 2023 einen Absatzanstieg in der Bandbreite von 5 bis 15 %.

Umsatz und Rendite 2023

Für den Umsatz des Geschäftsfelds TRATON Operations gehen wir für das Geschäftsjahr 2023 von einem Anstieg in der Bandbreite von 5 bis 15 % aus, im Wesentlichen resultierend aus dem Anstieg des Lkw- und MAN TGE-Absatzes. Für TRATON Financial Services gehen wir von einem Umsatzanstieg in der Größenordnung von 10 bis 20 % aus. In Summe erwarten wir damit für den Umsatz der TRATON GROUP einen Anstieg in der Bandbreite von 5 bis 15 %. Daher erwartet der Vorstand der TRATON GROUP eine sukzessive Verbesserung unseres Ergebnisses im Jahr 2023.

Für das Jahr 2023 prognostizieren wir für die TRATON GROUP eine Operative Rendite (bereinigt) von 6,0 bis 7,0 %. In dieser Prognose sind Ergebniseffekte aus der Navistar-Kaufpreisallokation enthalten. Diese Erwartungshaltung basiert auf den oben dargestellten Annahmen für die Absatz- und Umsatzentwicklung.

Für das Geschäftsfeld TRATON Operations gehen wir von einer Operativen Rendite (bereinigt) von 6,5 bis 7,5 % aus. Diese Erwartungshaltung basiert auf den oben dargestellten Wachstums- und Absatzannahmen für die Lkw- und den Bus-Märkte.

Für das Geschäftsfeld TRATON Financial Services prognostizieren wir eine Operative Rendite (bereinigt) von 10,0 bis 15,0 %.

Wir erwarten eine Kapitalrendite (Return on Investment) zwischen 8,0 bis 12,0 %.

Für den Netto-Cashflow des Geschäftsfelds TRATON Operations geht der Vorstand der TRATON GROUP aufgrund gestiegener Erlöse und einer geringeren Kapitalbindung im Umlaufvermögen für das Geschäftsjahr 2023 von einer Bandbreite zwischen 1,3 Mrd € und 1,8 Mrd € aus. Mittelzuflüsse aus der Veräußerung von Scania Finance Russland sind in der Prognose bereits berücksichtigt (siehe Kapitel „Ereignisse nach dem 31. Dezember 2022“).

Sachinvestitionen und Primäre Forschungs- und Entwicklungskosten

Mit den Investitionen in unsere Produkte und Werke sowie mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten schaffen wir die Voraussetzungen für ein profitables und nachhaltiges Wachstum der TRATON GROUP. Im Geschäftsjahr 2023 planen wir für TRATON Operations gegenüber dem Jahr 2022 einen sehr starken Anstieg der Sachinvestitionen sowie einen deutlichen Anstieg der Primären Forschungs- und Entwicklungskosten.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Vorbehaltlich einer erneuten Verschärfung bei den Lieferengpässen von wichtigen Zulieferteilen sowie negativer Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine auf das Branchenwachstum und die Geschäftstätigkeit der TRATON GROUP erwartet der Vorstand für 2023 basierend auf den aktuellen Markterwartungen einen Umsatzanstieg in der Bandbreite von 5 bis 15% und eine Operative Rendite (bereinigt) von 6,0 bis 7,0%.

	Ist 2022	Prognose 2023
TRATON GROUP		
Absatz (in Einheiten)	305.485	+5 – 15%
Umsatz (in Mio €)	40.335	+5 – 15%
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,1	6,0 – 7,0
TRATON Operations		
Umsatz (in Mio €)	39.554	+5 – 15%
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,7	6,5 – 7,5
Kapitalrendite – ROI (in %)	6,7	8,0 – 12,0
Netto-Cashflow (in Mio €)	-625	1.300 – 1.800
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.298	Sehr starker Anstieg
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.892	Deutlicher Anstieg
TRATON Financial Services¹		
Umsatz (in Mio €)	1.294	+10 – 20%
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	23,5	10,0 – 15,0

¹ darin Scania Financial Services und Navistar Financial Services enthalten

2. Chancen- und Risikobericht (enthält den Bericht nach § 289 Abs. 4 HGB)

Die TRATON GROUP ist in verschiedenen Bereichen zahlreichen Risiken ausgesetzt. Unternehmerische Risiken können in einem angemessenen Umfang hingenommen werden, müssen aber durch ein wirksames Risikomanagement mit geeigneten Gegenmaßnahmen gesteuert werden. Risiken, die eine Gefahr für den Fortbestand der TRATON GROUP oder einer Marke von TRATON darstellen, sind zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang beschreibt der Begriff „Risiko“ das mögliche Eintreten von Ereignissen oder Entwicklungen, die sich – einzeln oder in Verbindung mit anderen Umständen – signifikant auf das Erreichen der Ziele von TRATON auswirken können. Risiken mit positiven Auswirkungen werden dagegen als „Chancen“ bezeichnet.

Zusätzlich werden sogenannte nichtfinanzielle Risiken betrachtet, die sich auf die in der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Aspekte beziehen. Bei solchen Risiken stehen die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit von TRATON im Vordergrund, inklusive solcher aus der Lieferkette und der Nutzung unserer Produkte und Dienstleistungen.

Die TRATON GROUP fördert eine Kultur des Risikobewusstseins, die sich durch Offenheit auszeichnet und die Beschäftigten der Gruppe dazu ermutigt, offen und transparent Risiken anzusprechen und mit Risiken umzugehen. Für einen effektiven Umgang mit Risiken und zur Vermeidung von unentdeckten und dadurch nicht angemessen adressierten Risiken ist Transparenz unabdingbar.

TRATON ist ein sich dynamisch entwickelndes Unternehmen, das durch verschiedene Transformationsprojekte geprägt ist (z. B. weitere Integration von Navistar, Ausbau von Financial Services, Entwicklung des TRATON Modular System). Die TRATON GROUP ist deshalb kontinuierlich damit befasst, ihre Risikomanagement- und internen Kontrollsysteme weiterzuentwickeln und zu integrieren, um einheitliche Mindeststandards in der gesamten TRATON GROUP sicherzustellen.

Organisation des Risikomanagements

Dem Vorstand der TRATON SE obliegt die letztendliche Verantwortung für die Umsetzung und die Überwachung eines effektiven Risikomanagements in der TRATON GROUP. Zur Erfüllung dieser Verpflichtung gibt der Vorstand die strategische Ausrichtung vor, trifft Entscheidungen zu maßgeblichen Belangen des Risikomanagements und nimmt die wesentlichen Risiken von TRATON zur Kenntnis. Des Weiteren legt der Vorstand dem Aufsichtsrat und dem Prüfungsausschuss der TRATON SE zusammengefasste Informationen vor, damit diese ihrer Aufsichtsfunktion nachkommen können.

Die Entwicklung des Rahmenwerks für das Risikomanagement obliegt dem Bereich Governance, Risk & Compliance (GRC) der TRATON SE. Gemeinsam mit den für das Risikomanagement zuständigen Funktionsbereichen der einzelnen Marken ist dieser für die Konzeption, die Umsetzung und die Koordination der entsprechenden Prozesse in der gesamten TRATON GROUP verantwortlich.

Grundsätzlich tragen außerdem alle Führungskräfte innerhalb des Unternehmens für das Risikomanagement in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich Verantwortung („Risiko-eigentümerschaft“). Risiken sind über die festgelegten Berichtswege und zusätzlich an den jeweiligen Funktionsbereich für das Risikomanagement offen und unverzüglich zu melden, wenn die Risiken die entsprechenden Meldekriterien und -schwellen erfüllen.

Die Konzernrevision prüft unabhängig die Wirksamkeit und Effizienz des Risikomanagements der TRATON GROUP.

Rahmenwerk für das Risikomanagement

Das Rahmenwerk für das Risikomanagement von TRATON stellt die Zusammenhänge der einzelnen Risikomanagementprozesse innerhalb der TRATON GROUP dar. Das Rahmenwerk berücksichtigt die entsprechenden gesetzlichen Anforderungen und bezieht sich des Weiteren auf allgemein anerkannte Grundsätze, die in externen Rahmenwerken und Standards festgelegt sind (z. B. COSO, ISO).

Mit dem Risikomanagement bei TRATON sollen verbindliche Mindeststandards für ein effektives Risikomanagement in der gesamten TRATON GROUP festgelegt werden. Damit soll das aktuelle TRATON-Risikoprofil transparent dargestellt sowie sichergestellt werden,

dass allen relevanten Risiken eindeutige Verantwortlichkeiten zugewiesen sind. Grundsätzlich durchlaufen alle im Rahmenwerk enthaltenen Prozesse denselben generischen Zyklus:

- **Identifizierung** von relevanten Risiken, die sich auf das Unternehmen und/oder die nichtfinanziellen Aspekte auswirken;
- **Bewertung** und Priorisierung der entsprechenden Risiken nach Auswirkung, Wahrscheinlichkeit und weiteren Kriterien;
- **Begrenzung** der Risiken durch geeignete Gegenmaßnahmen (z. B. Kontrollen oder Maßnahmenpläne);
- **Bericht** über den Risikostatus des Unternehmens an das Management;
- **Überwachung** der Entwicklung von Risiken und der Effektivität der Gegenmaßnahmen.

Das Risikomanagementrahmenwerk behandelt Risiken im engeren Sinne, d.h. ohne Chancen zu berücksichtigen. Stattdessen werden Chancen für externe Berichtszwecke in regelmäßigen Abständen von bestimmten Funktionsbereichen, insbesondere den Controlling- und Strategiebereichen, erfasst.

Risikomanagementprozesse

Enterprise Risk Management (ERM)

Der ERM-Prozess soll dem Management Transparenz über das aktuelle Risikoprofil der TRATON GROUP verschaffen. Er beinhaltet alle organisatorischen Regeln und Maßnahmen zur Identifizierung und Bewertung von Ereignisrisiken aus den unterschiedlichen Bereichen. Er hilft dem Management sicherzustellen, dass alle relevanten Risiken eindeutig einem Verantwortlichen zugewiesen sind und dass die Umsetzung geeigneter Maßnahmen überwacht werden kann. Das ERM dient als Kernprozess für die Erfüllung verschiedener interner und externer Berichtspflichten wie in entsprechenden nachfolgenden Kapiteln ausgeführt.

Die Bewertung der Risiken erfolgt unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe gemäß einer Nettobewertung, wobei die Nettobewertung bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt. Zudem erfolgt eine Einschätzung der qualitativen Kriterien Reputationsverlust und potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen, rechtlichen Vorgaben. Aus den quantitativen und

qualitativen Kriterien wird ein Scorewert ermittelt. Die Rangfolge der Risiken erfolgt nach diesem Scorewert, ggf. unter Berücksichtigung einer zusätzlichen fachlichen Einschätzung durch das Management.

Zum Zweck der Risikoaggregation werden die beiden quantitativen Kriterien Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe verwendet. Mithilfe einer Monte-Carlo-Simulation werden die aggregierten Auswirkungen der Risiken auf das Ergebnis analysiert. Der in Bezug auf ein definiertes Konfidenzniveau zu erwartende maximale Gesamtschaden („Value-at-Risk“) wird dann der Risikotragfähigkeit der TRATON GROUP gegenübergestellt. Als Risikotragfähigkeit wird das bilanzielle Eigenkapital zuzüglich des geplanten Ergebnisses der TRATON GROUP definiert. Das Resultat dieses Abgleichs fließt in die Gesamtbewertung der Risiko- und Chancenposition der TRATON GROUP ein.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr im Zusammenhang mit dem ERM erstmalig wesentliche nichtfinanzielle Risiken auf Konzernebene erhoben. Wir arbeiten daran, nichtfinanzielle Risiken zukünftig in den bestehenden ERM-Prozess zu integrieren.

Internes Kontrollsystem (IKS)

Das IKS ist ein sich wiederholender Prozess, um systemische Risiken auf Prozessebene zu managen und zu überwachen. Es umfasst sämtliche vorgegebenen Abläufe, Verfahren und Maßnahmen, die für eine angemessene Sicherheit in Bezug auf die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und ausgewählte Compliance-Themen (z. B. Antikorruption, Kartellrecht, Tax Compliance, Product Compliance) sorgen sollen. Das IKS als Prozess umfasst die Auswahl der einzubeziehenden Einheiten (Scoping), die Dokumentation relevanter Kontrollen, die Beurteilung des Kontrolldesigns und der Kontrollwirksamkeit, die Behebung festgestellter Kontrollschwächen sowie die Berichterstattung an das Management.

Im Rahmen des GRC-Regelprozesses wurden bis einschließlich 2021 wesentliche systemische Risiken, d.h. Risiken in Bezug auf das Kontrollumfeld und Managementsystemen, identifiziert, bewertet und reduziert. Mit der Erweiterung des Umfangs des IKS im Jahr 2022 und dem zeitgleichen Ausbau verschiedener Compliance-Management-Systeme wie einem Tax-Compliance-Management-System oder einem Product-Compliance-Management-System wurde eine breitere Abdeckung der vormals im GRC-Regelprozess erfassten Risiken erreicht. Daher wurde der GRC-Regelprozess bei TRATON im Jahr 2022 wie geplant eingestellt.

Risikoberichterstattung

Der Vorstand und der Aufsichtsrat/Prüfungsausschuss der TRATON SE werden regelmäßig über die Risikolage und das Risikomanagement der TRATON GROUP informiert. Dasselbe gilt für die Leitungs- und Aufsichtsorgane der TRATON-Marken und Konzernunternehmen.

Das TRATON Governance & Risk Board (GRB) befasst sich für den Vorstand der TRATON SE vierteljährlich mit dem Risikomanagement, den internen Kontrollen und damit zusammenhängenden weiteren Themen in der TRATON GROUP. Das GRB wird durch den Bereich GRC organisiert und setzt sich aus den Finanzvorständen der TRATON SE und der Marken sowie anderen Führungskräften unterhalb des Vorstands zusammen.

Neben den Kriterien für reguläre Risikoberichtsprozesse wurden für die gesamte TRATON GROUP Kriterien für den Fall einer Risikoeilmeldung an den Vorstand festgelegt. Dieser Fall tritt dann ein, wenn ein neues Risiko entsteht, das sich maßgeblich auf die Ziele der TRATON GROUP auswirken kann, oder wenn sich ein bereits gemeldetes Risiko deutlich erhöht.

Schließlich erfüllt TRATON diverse weitere interne und externe Berichtspflichten, darunter Risikoberichte an die Volkswagen AG und externe Risikoberichte im zusammengefassten Lagebericht im Rahmen der gesetzlichen Rechnungslegung.

Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements

Die Überwachung von Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements, insbesondere der Prozesse ERM und IKS, gehört zu den Kernaufgaben des GRB. Dort werden relevante Informationen zusammengetragen und bewertet, die Rückschlüsse auf die Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements erlauben. Dazu zählen beispielsweise Feststellungen aus internen und externen Prüfungen, Ergebnisse aus Kontrolltests im Rahmen des IKS oder auch Statusberichte zu Projekten des Risikomanagements. Sofern Schwachstellen identifiziert werden, stößt das GRB entsprechende Verbesserungsmaßnahmen an und überwacht deren Umsetzung. Die Ergebnisse fließen in die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat/Prüfungsausschuss der TRATON SE ein.

Auf Grundlage der dargestellten Maßnahmen zur Überwachung von Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements liegen dem Unternehmen keine Hinweise vor, die auf eine wesentliche Schwachstelle im Risikomanagement hindeuten. Dabei ist zu beachten, dass auch ein angemessenes und wirksames Risikomanagement keine absolute

Sicherheit bieten kann, alle relevanten Risiken rechtzeitig zu erkennen und durch geeignete Maßnahmen und Kontrollen zu mitigieren.

Haupteigenschaften des Rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystems

Das Interne Kontrollsystem der TRATON GROUP soll u. a. eine angemessene Sicherheit gewährleisten, dass der Konzernabschluss der TRATON GROUP ordnungsgemäß ist, d. h. ohne wesentliche Fehler oder Falschdarstellungen.

Bei der TRATON SE erstellt und veröffentlicht der Bereich Accounting den Konzernabschluss für die TRATON GROUP. Dem Bereich obliegt zudem das TRATON-Rahmenwerk für die Rechnungslegung, das relevante Leitfäden für die Rechnungslegung, Richtlinien und die Definition von Verfahrensanweisungen und internen Kontrollen umfasst. Des Weiteren überwacht das Accounting die betreffenden gesetzlichen Anforderungen und prüft die Einheitlichkeit und Kontinuität der Rechnungslegung in der gesamten TRATON GROUP.

Um die Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung sicherzustellen, werden sämtliche betroffenen Prozesse systematisch mit typischen Kontrollmechanismen versehen, insbesondere mit umfassenden Prüf- und Reviewmechanismen, Freigabehierarchien, Funktionstrennungen sowie dem Vier-Augen-Prinzip. Da Rechnungslegung und Konsolidierung in hohem Maße auf Informationstechnologie angewiesen sind, bestehen für alle betroffenen Systeme geeignete IT-Kontrollen (z. B. Zugriffskontrollen, Sicherungs- und Wiederherstellungsverfahren sowie Änderungsmanagement), einschließlich Kontrollen externer Dienstleister.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem der TRATON GROUP deckt nicht nur Buchhaltungstätigkeiten bei der TRATON SE ab, sondern auch andere Funktionsbereiche und Tochtergesellschaften, in denen maßgebliche Informationen für die Rechnungslegung verarbeitet werden.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystems wird im Zuge des oben erläuterten IKS-Prozesses mindestens einmal jährlich beurteilt. Festgestellte Kontrollschwachstellen werden zentral überwacht, bis Maßnahmen zu ihrer Behebung umgesetzt wurden. Wie bereits erläutert ist die TRATON GROUP derzeit damit befasst, ihr Internes Kontrollsystem auf der Grundlage einheitlicher Mindeststandards innerhalb der gesamten TRATON GROUP weiter auszubauen und zu harmonisieren.

Chancen und Risiken

Die wesentlichen Chancen und Risiken mit Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie nichtfinanzielle Aspekte klassifiziert die TRATON GROUP anhand der sechs Kategorien Strategie, Märkte, Produkte, operatives Geschäft, Recht & Compliance sowie Finanzen.

Nichtfinanzielle Risiken sind für TRATON berichtspflichtig, wenn ihr Eintritt sehr wahrscheinlich ist und die daraus resultierenden negativen Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte schwerwiegend sind. Im Jahr 2022 wurden keine berichtspflichtigen nichtfinanziellen Risiken identifiziert. Nichtsdestotrotz betreffen die im Folgenden dargestellten Risiken teilweise auch nichtfinanzielle Aspekte.

Strategie

Die Strategie der TRATON GROUP, der TRATON Way Forward, basiert auf einer langfristigen Vision, die beschreibt, wie TRATON der wachsenden Bedeutung von Nachhaltigkeit, Dekarbonisierung, Digitalisierung und damit den erwarteten Veränderungen in der Transport- und Logistikbranche begegnen wird. Dieser strategische Rahmen der TRATON GROUP zielt darauf ab, die Chancen zu nutzen, die sich aus den genannten Veränderungen ergeben. TRATON verpflichtet sich, unabhängig von individuellen Unternehmensentscheidungen jederzeit nachhaltig und verantwortungsvoll zu wirtschaften.

Der TRATON Way Forward besteht aus drei Feldern mit einem zusätzlichen Schwerpunkt auf die Umsetzung der Strategie. Die Elemente sind: (1) Verantwortungsvolles Unternehmen, (2) Wertschöpfung, (3) TRATON Accelerated! und (4) Strategieumsetzung und Governance. Die Implementierung und Realisierung dieser Elemente ist mit verschiedenen Chancen und Risiken verbunden.

(1) Verantwortungsvolles Unternehmen

Nutzfahrzeuge unterliegen weltweit immer strengeren Umweltauflagen und anderen Vorschriften.

In Europa beispielsweise hat die Europäische Union mit der Verordnung (EU) 2019/1242, die CO₂-Emissionsstandards für neue schwere Nutzfahrzeuge über 16 t festlegt, den Herstellern von schweren Nutzfahrzeugen, wie der TRATON GROUP, sehr ambitionierte Ziele zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes innerhalb der aktuellen Dekade vorgegeben. So müssen die CO₂-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuge bis 2025 um 15% und bis 2030

um 30 % gegenüber einem Bezugswert des Beobachtungszeitraums Juli 2019 bis Juni 2020 gesenkt werden. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, können – zunächst im Zeitraum von 2025 bis 2029 – potenzielle Strafzahlungen in Höhe von 4.250 € für jedes Gramm CO₂-Emissionen verhängt werden, das pro Tonnenkilometer (tkm) über dem Grenzwert liegt. Ab 2030 steigen die Strafzahlungen auf 6.800 € pro Gramm CO₂/tkm. Das Ziel, die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % zu reduzieren, soll zu Beginn des Jahres 2023 erneut überprüft werden – neben anderen Komponenten der Verordnung (EU) 2019/1242.

Die Europäische Kommission hat im November 2022 Vorschläge für eine neue Abgasnorm Euro 7 veröffentlicht, um schädliche Schadstoffe wie Stickoxide (NOx) oder Feinstaub aus Fahrzeugabgasen zu begrenzen. Derzeit gilt für Nutzfahrzeuge in der Europäischen Union die Abgasnorm Euro 6, die sechste Stufe der in den letzten Jahren immer strenger festgelegten Mindeststandards.

Das im European Clean Deal der Europäischen Kommission definierte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und die damit verbundenen ehrgeizigen CO₂-Reduktionsziele für 2030 (generelle Reduktion der CO₂-Emissionen in der EU um mindestens 55 % bis 2030 im Vergleich zu 1990) stellen eine große Herausforderung für TRATON und den gesamten Transportsektor dar. Die für das Frühjahr 2023 in der EU geplante Überarbeitung der Anforderungen an die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sowie die bereits veröffentlichten Vorschläge für eine neue Euro 7-Emissionsnorm könnten diese Herausforderungen noch verschärfen.

Neben anderen wichtigen Märkten, in denen die TRATON GROUP ihre Produkte verkauft, hat China ebenfalls Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen festgelegt, und Brasilien setzt ab 2023 neuere Vorschriften zur Reduzierung der Schadstoffemissionen von schweren Nutzfahrzeugen durch. Die Gruppe ist auch einer möglichen weiteren Verschärfung der Emissionsvorschriften für CO₂ und NOx in den USA ausgesetzt. Für die Jahre 2024 und 2027 sind bereits CO₂-Reduzierungen auf Basis der 2016 festgelegt worden. Die USA sind dabei, eine neue NOx-Vorschrift fertigzustellen, die 2027 in Kraft treten soll. Die US-Regierung beginnt im Jahr 2023 die Arbeit an den CO₂-Reduktionen für das Jahr 2030. Die TRATON GROUP ist damit den sich ändernden regulatorischen Standards auf Ebene der US-Regierung und Kaliforniens ausgesetzt, was weiter zu Anpassungen bezüglich Zeitplan sowie Verschärfung der Emissionsvorschriften führen könnte. Während die Gruppe in der Lage ist, ihre Produkte mit begrenzten Anpassungen auf Märkten wie Brasilien anzubieten, die die EU- oder US-Emissionsnormen umsetzen, ist es

für TRATON kostspieliger, Fahrzeuge zu produzieren, die besonderen nationalen Normen entsprechen und damit von diesen einheitlichen Normen abweichen. So hat beispielsweise China Emissionsvorschriften eingeführt, die eine Mischung aus EU-, US- und China-spezifischen Normen darstellen.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist technologisch anspruchsvoll und kostspielig, vor allem angesichts der oft technisch widersprüchlichen Vorschriften für CO₂- und andere Schadstoffemissionen von Verbrennungsmotoren. Um die Ziele der Europäischen Union und Nordamerikas zu erreichen, ist es unerlässlich, die CO₂- und Abgasemissionen durch neue Technologien zu reduzieren. TRATON investiert daher in erheblichem Umfang in klimafreundliche alternative Antriebe, vor allem in batterieelektrische Nutzfahrzeuge.

Der mittel- bis langfristige Übergang von Verbrennungsmotoren zu emissionsfreien Nutzfahrzeugen ist jedoch mit Unsicherheiten verbunden, die sich in verschiedenen Risiken und Chancen niederschlagen. Die aktuellen und zukünftigen Investitionen in batterieelektrische Fahrzeuge könnten nicht die erwarteten Erträge bringen. Die schrittweise, aber rechtzeitige Umstellung auf batterieelektrische Antriebe bietet TRATON beispielsweise die Chance, die CO₂-Emissionsstandards weltweit zu erfüllen, sich besser und schneller auf Kundenwünsche einzustellen und durch einen frühen Markteintritt Marktanteile zu gewinnen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass eine leistungsfähige, flächendeckende und speziell auf Nutzfahrzeuge zugeschnittene Ladeinfrastruktur bereits vor dem Angebot von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen zur Verfügung steht. Um die Akzeptanz von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen auf dem europäischen Markt weiter zu erhöhen, hat die TRATON GROUP mit den Nutzfahrzeugherstellern Daimler Truck und Volvo Group das Joint Venture Milence gegründet, um ein öffentlich zugängliches, herstellerunabhängiges Hochleistungsladenetz für batterieelektrische Nutzfahrzeuge in ganz Europa aufzubauen.

Unter dem Begriff Verantwortungsvolles Handeln zielen wir auch künftig darauf ab, Diversität und Inklusion im Unternehmen zu fördern sowie gute Standards in der Unternehmensführung („Governance“) und ethisch einwandfreies Verhalten unserer Mitarbeiter sicherzustellen. Hierbei sind wir verschiedenen Risiken ausgesetzt, die sich z. B. aus neuen regulatorischen Entwicklungen im Bereich Menschenrechte ergeben. Umgekehrt ergeben sich für das Unternehmen verschiedene langfristige Chancen, wenn es uns beispielsweise gelingt, Investoren zu gewinnen, die einen starken Fokus auf Nachhaltigkeitskriterien legen.

(2) Wertschöpfung

Jede Fahrzeugmarke hat ein klar definiertes strategisches Renditeziel und ist bestrebt, dieses durch Gewinn von Marktanteilen, verbesserte Preisdurchsetzungen und durch Effizienzsteigerungen zu realisieren. Die Steigerung der Markenleistung ist für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und die Verbesserung der Profitabilität von TRATON von zentraler Bedeutung. Zusätzlich ergeben sich aus der Zusammenarbeit zwischen den Marken vor allem aufgrund zusätzlicher Skaleneffekte signifikante Chancen. Unser zukünftiger Erfolg könnte gefährdet sein, falls es uns nicht gelingen sollte, langfristig Synergien aus der Zusammenarbeit der Marken und in den jeweiligen Einheiten erfolgreich operative Effizienzsteigerungen zu realisieren.

Für TRATON bedeutete die Übernahme von Navistar den Einstieg in Nordamerika und damit die Stärkung der globalen Reichweite und die Erschließung einer zusätzlichen Ertragsquelle. Darüber hinaus eröffnen sich Chancen durch die Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologiebasis innerhalb der TRATON GROUP, die Ausweitung des Finanzdienstleistungsgeschäfts bis hin zur weiteren Nutzung des unabhängigen Händler- und Servicenetzes von Navistar, das eines der größten auf dem nordamerikanischen Markt ist. Um diese Möglichkeiten zu realisieren, muss Navistar erfolgreich in die TRATON GROUP integriert werden. Der Erfolg dieses komplexen und langfristigen Prozesses ist immer mit Unsicherheiten verbunden.

Im Rahmen der globalen Expansion arbeitet die TRATON GROUP auch daran, die wichtigste, noch bestehende geografische Lücke, Asien, zu schließen. China ist gemessen am Volumen der größte Nutzfahrzeugmarkt der Welt. TRATON will der dortigen Nachfrage durch entsprechende Investitionen gerecht werden. Die Entscheidung setzt TRATON jedoch bestimmten Risiken aus, die mit dem chinesischen Markt verbunden sind. Hierzu zählen zunehmende geopolitische Unsicherheiten, die zu neuen Handelsbarrieren und einer Entkopplung der Wirtschaftsräume führen könnten. Darüber hinaus stehen unsere Aktivitäten in China in besonderem Maße unter besonderer Beobachtung, was die Einhaltung der Menschenrechte betrifft. Außerdem gibt es verschiedene operationelle Risiken, die mit einer solchen Investition verbunden sind, so z. B. Risiken im Rahmen des Aufbaus einer lokalen Produktion, Risiken aus der Gesetzgebung sowie Risiken aus dem chinesischen Markt- und Wettbewerbsumfeld.

(3) TRATON Accelerated!

Mit fortschreitender Elektrifizierung, Automatisierung und Digitalisierung von Produkten und Dienstleistungen sieht die Strategie von TRATON auch eine langfristige Transformation des Geschäftsmodells vor. TRATON will das Transport- und Logistik-Ökosystem der Zukunft aktiv mitgestalten. Der Einstieg in neue Geschäftsfelder wie die Logistik, neue Lösungsangebote für Kunden und andere digitale Geschäftsmodelle bergen Risiken für den Konzern, bieten aber auch nachhaltige Chancen, sich im Zuge der Transformation von Technologien und Märkten langfristig wettbewerbsfähig zu positionieren. Darüber hinaus ermöglicht der Ausbau von TRATON Financial Services zu einer integrierten konzernweiten Finanzdienstleistungsgesellschaft umfassende Finanzierungsangebote, um der Nachfrage nach neuen Technologien und Geschäftsmodellen gerecht zu werden.

(4) Strategieumsetzung und Governance

Das vierte Element ist fokussiert auf die Umsetzung der Strategie. Ziel ist es u. a., durch den Aufbau eines modularen Baukastensystems und einer engeren organisatorischen Verflechtung Kompetenzen zu bündeln und damit die Wettbewerbsfähigkeit insgesamt zu stärken. Sollte es der Gruppe nicht gelingen, die angestrebten Synergie- und Effizienzsteigerungen zu erreichen, könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit, das Betriebsergebnis, die Finanzlage und die weiteren Zukunftsaussichten haben.

Märkte

Weltweit und auf den Kernmärkten von TRATON wirken sich wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen in hohem Maße auf die Nutzfahrzeugbranche aus. Deshalb ist die Branche stark konjunkturabhängig. Aus Abweichungen von erwarteten Entwicklungen im wirtschaftlichen Umfeld und Schwankungen des Geschäftsklimas können sich im Hinblick auf die Nachfrage nach unseren Produkten sowohl Chancen als auch Risiken ergeben.

Generell ist die Nachfrage in der Nutzfahrzeugbranche zyklisch, das heißt, dass auf Phasen hoher Investitionen von Kunden in Nutzfahrzeuge meist Phasen mit rückläufiger Nachfrage folgen. Dabei können Beginn und Dauer dieser Nachfragezyklen je nach Marktsegment, Kundengruppe und Region variieren. Außerdem werden diese Zyklen von externen politischen und wirtschaftlichen Faktoren beeinflusst und sind damit grundsätzlich der Unsicherheit unterworfen. Solche variablen Nachfragemuster können daher zu einem schnellen Anstieg oder Rückgang der Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen von TRATON führen.

Das Geschäft von TRATON in Russland, der Ukraine und Belarus wird durch den Krieg in der Ukraine negativ beeinträchtigt. Dies betrifft sowohl den Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen als auch das Vehicle-Services-Geschäft und das Geschäftsfeld Financial Services. MAN Truck & Bus und Scania haben Ende 2022 ihre Vertriebsgesellschaften in der Russischen Föderation an lokale Vertriebspartner veräußert. Darüber hinaus plante die Scania AB, ihr russisches Finanzierungsgeschäft zu veräußern. Mit Abschluss der Veräußerungen im Januar 2023 bestehen keine weiteren Risiken mehr im Zusammenhang mit dem russischen Markt.

Darüber hinaus ergeben sich durch den Krieg in der Ukraine erhebliche makroökonomische Konsequenzen weltweit, darunter eine weiter steigende Inflation und ein möglicher wirtschaftlicher Abschwung. In der Transportbranche hat der Krieg ein Defizit an bestimmten Rohstoffen, Ersatzteilen und Komponenten ausgelöst und verstärkt damit die bereits bestehenden, aus der COVID-19-Pandemie resultierenden Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage. Steigende Energiepreise und Unterbrechungen in den Lieferketten haben zu höheren Preisen für Rohstoffe und Komponenten geführt, da die Produktionskosten der Lieferanten entsprechend gestiegen sind. Daraus können bedeutsame Risiken für TRATON entstehen.

Die Präsenz von Navistar in Nordamerika verschafft der TRATON GROUP Zugang zu einem großen und margenstarken Teil des weltweiten Transportmarktes. Dies eröffnet TRATON zusätzliche Wachstumspotenziale und sorgt für einen besseren Ausgleich der regionalen Marktentwicklungen in der zyklischen Nutzfahrzeugindustrie. Darüber hinaus hat Navistar in seinen nordamerikanischen Hauptmärkten erhebliche Wachstumschancen, wenn es gelingt, seinen Marktanteil schrittweise wieder auf das Niveau früherer Jahre zu bringen.

TRATON könnte Wachstumschancen verpassen, wenn es nicht gelingt, über die derzeitigen Kernmärkte hinaus zu expandieren. Die Gruppe könnte Marktanteile an Konkurrenten verlieren, teilweise oder ganz von wichtigen Märkten ausgeschlossen werden und besonders von den Marktzyklen, regulatorischen und anderen Entwicklungen in ihren derzeitigen Kernmärkten abhängig bleiben.

Risiken für die Entwicklung der Weltwirtschaft ergeben sich des Weiteren aus einem zunehmenden Protektionismus sowie strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden. Hinzu treten verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend

auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der rasante Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik der Zentralbanken birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die hohe, weiter wachsende Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann zu negativen Marktreaktionen führen.

Ziel der TRATON GROUP ist es, den Zugang zu wachsenden adressierbaren Marktsegmenten in Schwellenländern vorteilhaft zu nutzen. Der adressierbare Markt für westliche Fahrzeughersteller in solchen Märkten dürfte größer werden, da in den nächsten Jahren weltweit strengere Regelungen und Emissionsstandards eingeführt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird jedoch vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen, von fehlenden Kapitalimporten sowie durch soziopolitische Spannungen, Konflikte, Korruption, mangelhafte staatliche Strukturen und fehlende Rechtssicherheit gehemmt.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Anzeichen einer Fragmentierung der Weltwirtschaft sind weitere wesentliche Risikofaktoren für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Daraus entwickeln sich in zunehmendem Maße Sanktionen, Zollschränken und andere protektionistische Handelshemmnisse. Angesichts der bestehenden, starken globalen Verflechtungen können dabei auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation regionaler Konflikte weitere Verwerfungen auf den weltweiten Halbleiter- sowie Energie- und Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können. TRATON ist intensivem Wettbewerb ausgesetzt, der sich in Zukunft noch verstärken könnte. Der künftige Erfolg von TRATON hängt davon ab, wie gut die Gruppe mit den wesentlichen Wettbewerbsfaktoren in der Nutzfahrzeugbranche umgehen kann: Dazu gehören insbesondere die Innovationsfähigkeit und deren positive Auswirkungen auf die Gesamtbetriebskosten unserer Produkte, die Fähigkeit, mit maßgeschneiderten Lösungen die individuellen Anforderungen der Kunden zu erfüllen, sowie die Verfügbarkeit technologischer Innovationen für die großen Branchentrends (d.h. alternative Antriebssysteme, Vernetzung und autonomes Fahren). Gelingt es TRATON nicht, sich erfolgreich in den sich wandelnden Märkten zu behaupten, können Preisdruck, Umsatzverlust und Margenrückgänge die Folge sein.

Die TRATON GROUP kann die schwankende Nachfrage nach ihren Produkten u. a. durch flexible Produktions- und Arbeitsmodelle ausgleichen. Des Weiteren könnten Schwankungen auf den Märkten, soweit auf bestimmte Regionen begrenzt, durch die internationale Präsenz der TRATON GROUP zumindest teilweise abgefangen werden. Eine weitere Möglichkeit sind strukturelle Anpassungen, wenn der Abschwung eines Marktes nicht durch vorübergehende Maßnahmen aufgefangen werden kann. Letztere können allerdings mit substanziellen Einmalaufwendungen verbunden sein.

Produkte

Der künftige Erfolg der TRATON GROUP wird davon abhängen, wie gut es der Gruppe gelingt, die großen Branchentrends korrekt zu beurteilen und mit innovativen, kommerziell attraktiven Produkten, Technologien und Dienstleistungen darauf zu reagieren. Rechtzeitige Innovationen in disruptiven Trends wie autonomes Fahren, digitale Vernetzung und elektrische Antriebe können Geschäftschancen darstellen. Zu diesem Zweck tätigt TRATON umfangreiche Investitionen in Forschung und Entwicklung. Dazu können auch Partnerschaften und Kooperationen mit Lieferanten oder anderen Organisationen außerhalb der Kernkompetenzen von TRATON gehören.

Die Entwicklung neuer Produkte erfolgt im Rahmen großer und komplexer Projekte, die verschiedene Risiken mit sich bringen. Diese können sich aus mehreren Faktoren ergeben, u. a. aus falschen Annahmen hinsichtlich der Planung und der Umsetzungskosten, unerwarteten technischen Herausforderungen, Mängeln bei der Projektgestaltung und beim Projektmanagement oder unzureichenden Leistungen seitens Zulieferern und Partnern. Diese Faktoren können zu Mehrkosten, Verzögerungen bei der Einführung neuer Produkte, Lieferverzögerungen, Qualitätsproblemen und einer Verschlechterung der Kundenbeziehungen führen.

Um diesen Risiken zu begegnen, haben die TRATON GROUP und ihre Marken einen strategischen Planungsprozess auf der Basis von Trendanalysen im Markt- und Geschäftsumfeld etabliert. Mit der daraus resultierenden Produktplanung werden unsere umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gesteuert.

Mit der steigenden technologischen Komplexität der Nutzfahrzeuge nehmen auch die Risiken für Fahrzeugmängel und Qualitätsprobleme im Allgemeinen zu. Eine mangelhafte Qualität kann sowohl zu Garantie-, Gewährleistungs- und Kulanzkosten als auch zu Ver-

lusten von Marktanteilen oder niedrigeren Produktmargen führen. In schwerwiegenden Fällen können Rückrufe und Ansprüche aus Produkthaftung und Schadenersatz auf TRATON zukommen. Umgekehrt kann eine erstklassige Produktqualität unsere Wettbewerbsposition stärken.

Die Auswirkungen dieser Faktoren könnten sich zukünftig aufgrund des modularen Baukastensystems der TRATON GROUP noch verstärken, da die Komponenten in verschiedenen Fahrzeugen aller Marken und damit in höheren Stückzahlen eingesetzt werden. Umgekehrt eröffnen sich der TRATON GROUP durch das Baukastensystem verschiedene Chancen, insbesondere durch Skaleneffekte bei Produktion und Beschaffung sowie eine bessere Verteilung von Entwicklungskosten.

Für die hohen Qualitätsstandards ihrer Produkte sowie die Einhaltung staatlicher Sicherheitsvorgaben und anderer Standards fallen für TRATON Kosten für Überwachung, Zertifizierung und Qualitätssicherung an. Wir verfügen über ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem, das bei der Produktentwicklung beginnt und sich auf die Produktion, die Zulieferer und die Einsatzkontrolle der Produkte der Gruppe erstreckt.

Anhaltende Lieferengpässe bei Zukaufteilen sowie steigende Kosten bei bestimmten Rohmaterialien und Energie führen unverändert zu bedeutsamen Unsicherheiten. TRATON hat die Überwachung des Lieferantennetzwerks intensiviert, um auf Verzögerungen und Ausfälle möglichst rasch reagieren zu können.

Operatives Geschäft

Der Erfolg der TRATON GROUP hängt vom unterbrechungsfreien Ablauf der Fertigungsprozesse ab. Unvorhergesehene Betriebsstörungen in Produktionsanlagen stellen ein Risiko dar und können durch verschiedene Ereignisse verursacht werden, z. B. Stromausfälle, Anlagenausfälle, Brände, Überschwemmungen, soziale Unruhen oder terroristische Aktionen, Arbeitskonflikte oder sonstige operative Probleme. Zudem ist die TRATON GROUP auf die pünktliche Lieferung hochwertiger Materialien und Komponenten durch ihre Zulieferer angewiesen. Ist einer oder sind mehrere Zulieferer nicht in der Lage oder nicht bereit, Lieferverpflichtungen zu erfüllen, z. B. aufgrund von Lieferengpässen, Streik, Kapazitätsaufteilungen auf andere Kunden oder finanziellen Schwierigkeiten des Zulieferers bzw. der Zulieferer, bestehen für uns die Risiken von Produktionsstillständen und von Überbeständen an Vorräten.

Aufgrund der Ungewissheit des Kriegs in der Ukraine bestehen nach wie vor erhebliche Risiken der Unterbrechung der Produktion aufgrund von Engpässen in der Lieferkette. Außerdem könnten erhöhte COVID-19-Infektionen zu Produktionsunterbrechungen führen, wenn kritische Lieferanten – insbesondere in China – restriktiven Schutzmaßnahmen durch die zuständigen Behörden unterworfen sind.

Außerdem können aufgrund von Unfällen oder technischen Störungen in Produktionsanlagen Wasser, Boden und Luft durch umweltgefährdende Stoffe verunreinigt werden. Dagegen hat die TRATON GROUP vielfältige präventive und detektive Maßnahmen ergriffen. Hierzu gehören vorbeugende Anlagenwartung und -instandhaltung, regelmäßige Kontrollen durch Fachpersonal, Begehungen vor Ort, Gefahrenabwehrpläne, Gefahrstoffmanagement und Werksfeuerwehren.

Aufgrund des starken Wettbewerbs in der Nutzfahrzeugbranche sind Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und der Profitabilität unabdingbar. Wir haben zwar für jede unserer Marken Initiativen zur Steigerung der operativen Effizienz eingeführt, allerdings ist damit nicht garantiert, dass diese Programme die angestrebten Verbesserungen auch erzielen oder dass nicht doch höhere Umsetzungskosten als erwartet entstehen.

Die Geschäftsprozesse der TRATON GROUP hängen in hohem Maße von der Informationstechnologie ab. Neben der Chance, die operative Effizienz und Effektivität von TRATON zu steigern, birgt dies auch bedeutsame Risiken. Teile der Infrastruktur können durch Unfälle, Katastrophen, technische Schäden, veraltete Technologie oder Cyber-Attacks ausfallen und damit Geschäftsprozesse beeinträchtigen oder vollständig zum Erliegen bringen. Zudem besteht das Risiko des unbefugten Zugriffs auf vertrauliche Geschäftsdaten und -informationen, die in den IT-Systemen des Unternehmens oder unserer Geschäftspartner hinterlegt sind.

Um die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen zu gewährleisten, setzt TRATON auf ein risikoorientiertes Managementsystem der Informationssicherheit wie auch auf eine Kombination aus modernen Hard- und Softwaretechnologien, effektiven IT-Organisationsmechanismen und einem IT-bezogenen internen Kontrollsystem.

Des Weiteren hängt unser Erfolg davon ab, wie gut es gelingt, erfahrene Führungskräfte und Mitarbeiter für das Unternehmen zu begeistern, einzustellen, zu schulen und zu binden. Das TRATON-Managementteam verfügt über umfassendes Know-how sowie Branchenerfahrung und der Verlust von Schlüsselpersonen des Managements kann sich nachteilig auf die Möglichkeiten zur Erreichung unserer strategischen Ziele auswirken. Ebenso ist die TRATON GROUP auf hochqualifizierte Mitarbeiter mit Kompetenzen auf naturwissenschaftlichen und technischen Gebieten angewiesen.

Um solche Mitarbeiter zu gewinnen und zu binden, müssen verschiedene Bedingungen gegeben sein, z. B. attraktive Vergütungsprogramme und Zusatzleistungen, Arbeitsumfeld, Aufstiegsmöglichkeiten, Förderung der Vielfalt und öffentliches Image. Um das Potenzial unserer Mitarbeiter auszuschöpfen und die strategischen Ziele der TRATON GROUP zu fördern, setzen alle Marken auf ein Umfeld, in dem Schulung, Qualifizierung und Weiterbildung zentrale Faktoren der Personalentwicklungsstrategie bilden – von modernen Berufsausbildungsstrategien für Auszubildende bis hin zu Fortbildungsprogrammen für die oberste Führungsebene.

Recht & Compliance

Im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit ist die TRATON GROUP mit verschiedenen Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren konfrontiert. Einige der damit einhergehenden Risiken sind bedeutsam. Für weitere Details wird auf den Abschnitt „**Wesentliche Rechtsstreitigkeiten**“ verwiesen. Des Weiteren können bei Nichteinhaltung von gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen behördliche Verfahren drohen.

Insbesondere unterliegt die TRATON GROUP den kartellrechtlichen Verordnungen in der Europäischen Union und anderen Rechtsordnungen und ist daher Risiken hinsichtlich damit verbundener Durchsetzungsmaßnahmen und Schadenersatzforderungen ausgesetzt. Aufgrund der zunehmenden Konzentration des Wettbewerbs in der Nutzfahrzeugindustrie wird die Branche durch die Kartellbehörden stärker kontrolliert. Die Feststellung eines Verstoßes gegen kartellrechtliche Verordnungen könnte sich in verschiedenster Weise nachteilig auf die TRATON GROUP auswirken, u. a. durch hohe Geldbußen, Schadenersatzforderungen, Offenlegung und Änderungen von Geschäftspraktiken und Rufschädigungen.

Für die TRATON GROUP gelten Datenschutzvorgaben in Bezug auf u. a. die Nutzung und die Weitergabe personenbezogener Daten sowie die Vertraulichkeit, die Integrität und die Verfügbarkeit solcher Daten. Insbesondere unterliegen wir den strengen Vorgaben durch die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der EU, die seit Mai 2018 in Kraft ist. Sollte die TRATON GROUP diese Verordnung nicht einhalten, könnte dies zu Schadenersatzforderungen und anderen Haftungsansprüchen, hohen Geldbußen und anderen Strafzahlungen sowie Kundenverlust und Rufschädigung führen.

Die weltweite Präsenz der TRATON GROUP und die Vielzahl ihrer Produkte und Dienstleistungen sind mit Risiken durch Verletzung von Patenten der TRATON GROUP durch Dritte und unerlaubte Weitergabe von unternehmensspezifischem TRATON-Know-how durch Dritte verbunden. Um diesen Risiken zu begegnen, prüfen wir, ggf. auch mit Unterstützung externer Rechtsberater, die jeweilige Rechtslage im Einzelfall, um ungerechtfertigte Ansprüche abzuwenden oder eigene Ansprüche durchzusetzen. Des Weiteren hat die TRATON GROUP ein umfassendes Compliance-Programm mit Schwerpunkt u. a. auf Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht und Verhinderung von Geldwäsche eingerichtet und erweitert dieses kontinuierlich.

Finanzen

Die TRATON GROUP ist aufgrund ihrer globalen Geschäftstätigkeit und internationalen Ausrichtung in bedeutsamem Maße finanziellen Risiken ausgesetzt. Diesen Risiken begegnet die TRATON GROUP mit einem gruppenweiten Finanzrisikomanagement.

Wenn die TRATON GROUP Transaktionen in einer anderen Währung als ihrer funktionalen Währung durchführt, ist sie einem Währungsrisiko ausgesetzt. Die TRATON GROUP sichert daher Währungsrisiken aus dem Auftragsbestand, Forderungen und Verbindlichkeiten und aus geplantem Absatz teilweise ab. Durch die Einbeziehung von Tochtergesellschaften oder anderen mit der Gesellschaft verbundenen nachgeordneten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euroraums in den Konzernabschluss bestehen aufgrund der Währungsumrechnung Risiken und Chancen. Diese Translationsrisiken sichert TRATON grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab.

Zinsrisiken entstehen aus zins sensitiven Vermögenswerten und Verbindlichkeiten. Das Zinsrisikomanagement verfolgt das Ziel, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente weitgehend zu reduzieren.

Für die Herstellung der Produkte der TRATON GROUP werden Rohstoffe benötigt. Aus den Preisentwicklungen auf den Rohstoffmärkten oder Preisgleitklauseln bei Lieferantenverträgen können sich Rohstoffpreissicherungen ergeben. Diesen Risiken wird durch langfristige Lieferverträge, durch Preisgleitklauseln in Kundenverträgen und durch gezielte Rohstoffpreissicherungen im Bankenmarkt begegnet.

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die TRATON GROUP ihren finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maße nachkommen könnte. Um eine ausreichende Liquidität zu jeder Zeit sicherzustellen, werden die Mittelzuflüsse und -abflüsse fortlaufend überwacht und gesteuert. Ferner wird die Entwicklung der Liquidität der TRATON GROUP im Rahmen einer detaillierten Finanzplanung überwacht. Das Finanzmanagement der TRATON GROUP unterhält automatisierte Cash Pools, soweit dies rechtlich und wirtschaftlich angemessen und durchführbar ist. Aufgrund der Unsicherheit in Bezug auf die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine und des weiteren Verlaufs der COVID-19-Pandemie ergeben sich erhöhte Liquiditätsrisiken.

Zur externen Finanzierung werden die sich an den Finanzmärkten bietenden Möglichkeiten fortlaufend verfolgt, um die finanzielle Flexibilität der TRATON GROUP zu sichern. Zudem hat die TRATON GROUP Zugang zur internen Finanzierung von Volkswagen.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen aufgrund seiner eigenen wirtschaftlichen Situation, die durch die COVID-19-Pandemie negativ beeinflusst worden sein kann, oder des politischen Umfelds nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust für die TRATON GROUP verursacht. Diese Länder- und Kontrahentenrisiken werden durch die sorgfältige Auswahl der Geschäftspartner, durch geeignete Vertrags- und Zahlungsbedingungen sowie durch Bürgschaften und Akkreditive reduziert. Ferner wird durch zentrales Cash Management verbunden mit einem Limitvergabesystem die Anlage flüssiger Mittel auf mehrere Finanzinstitute verteilt.

Die TRATON GROUP ist dem Risiko einer ergebniswirksamen Wertminderung ausgesetzt, wenn sich eine Wertminderung von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ergibt.

Das Unternehmen gewährt seinen Mitarbeitern Pensionszusagen und sonstige langfristige Leistungen. Der Barwert dieser Verbindlichkeiten hängt im Wesentlichen ab von dem für die Abzinsung künftiger Leistungen verwendeten Diskontierungszinssatz, von der Inflationsrate als Basis künftiger Leistungsanpassungen, von der erwarteten Entgeltentwicklung, von den zu leistenden Beitragszahlungen sowie von der Lebenserwartung der begünstigten Mitarbeiter.

Um die mit Pensionszusagen verbundenen Finanzrisiken zu reduzieren, sind einige Pensionspläne, freiwillig oder verpflichtend, über Pensionsvermögen ausfinanziert, das in der Bilanz gegen die Pensionsverbindlichkeiten saldiert werden kann. Der Marktwert des Pensionsvermögens kann insbesondere durch sich verändernde Währungskurse, Zinsniveaus, Kreditrisiken und Wertpapierpreise negativ beeinflusst werden.

Jede wesentliche Erhöhung des Barwerts der von TRATON gewährten Pensionszusagen und sonstigen langfristigen Leistungen an Mitarbeiter und/oder deutlich nachgebende Marktwerte des Pensionsvermögens können eine signifikant negative Auswirkung auf die Vermögens-, Liquiditäts- und Ertragslage der TRATON GROUP haben.

Die Finanzplanung der TRATON GROUP basiert auf Annahmen, die vom Management der Gruppe getroffen werden. Diese Annahmen beziehen sich auf die geschäftliche Entwicklung und andere externe Faktoren, die schwer vorherzusagen sind oder nicht von TRATON beeinflusst werden können, sowie auf teilweise noch umzusetzende Maßnahmen. Daher besteht ein Risiko, dass die der Planung zugrunde liegenden Annahmen unvollständig oder inkorrekt sein können und daraus eine Abweichung zwischen geplantem und tatsächlichem Ergebnis entstehen kann. Es können sich für TRATON auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Außerdem unterliegt die TRATON GROUP der Ertragsteuer und sonstigen Steuern in einer Vielzahl von Steuerhoheiten. Die Ermittlung der Rückstellungen für Ertragsteuer, Umsatzsteuer, Mehrwertsteuer und sonstigen Steuern, einschließlich Quellensteuern, erfolgt im Wesentlichen auf Basis von verantwortungsvollen Ermessensentscheidungen und

Schätzungen von Besteuerungsgrundlagen. Dementsprechend sind bei verschiedenen Transaktionen und Berechnungen im Rahmen unseres gewöhnlichen Geschäftsbetriebs, beispielsweise bei konzerninternen Transaktionen und Verrechnungspreisen über Rechtsordnungen hinweg sowie bei Transaktionen mit besonderen Dokumentationsvorgaben, die finalen Steuerfestsetzungen oder der zeitliche Eintritt der steuerlichen Auswirkungen mit gewissen Unsicherheiten behaftet.

TRATON unterliegt regelmäßigen steuerlichen Außenprüfungen durch die zuständigen Steuerbehörden, die im Hinblick auf unsere berücksichtigten Steuerpositionen zu abweichenden Ergebnissen kommen können. Auch wenn die TRATON GROUP die ausgewiesenen Steuerpositionen für angemessen hält, kann die Durchführung einer steuerlichen Außenprüfung Einfluss auf die ausgewiesenen Steuerpositionen haben. In der Folge können auf uns zusätzliche Steuerverbindlichkeiten, Zinsen, Strafzahlungen oder regulatorische, administrative oder sonstige damit im Zusammenhang stehende Sanktionen zukommen.

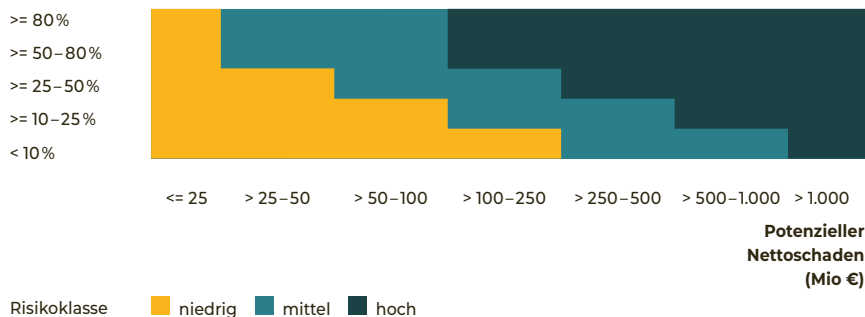
Aggregierte Darstellung auf der Basis von Risikokategorien

Im Zusammengefassten Lagebericht sind Risiken aufgeführt, die auf Basis finanzieller und nichtfinanzieller Kriterien wesentliche Auswirkungen auf die Erreichung der Unternehmensziele haben könnten. Im ERM-Prozess sind für die interne Risikoberichterstattung markenspezifische Wertgrenzen zwischen 7,5 und 15 Mio € Netto-Schadenshöhe definiert. Diese Kriterien werden regelmäßig validiert und ggf. angepasst.

Für die Aggregation der Risiken wird eine Monte-Carlo-Simulation durchgeführt. Dafür werden für die identifizierten Risiken ihre jeweiligen potenziellen Schadenshöhen und Eintrittswahrscheinlichkeiten gemäß einer Nettobewertung herangezogen, wobei bereits umgesetzte, risikomindernde Maßnahmen berücksichtigt werden. Das Ergebnis der Monte-Carlo-Simulation je Risikokategorie wird ins Verhältnis zum geplanten Operativen Ergebnis der TRATON GROUP gestellt, um eine entsprechende Risikoklasse abzuleiten. Die unten stehenden Matrix bildet dafür den Rahmen. Mehr und höher bewertete Risiken führen daher zu einer höheren Risikoklasse, ein höheres Operatives Ergebnis bei unveränderter Risikobewertung dagegen zu einer niedrigeren Risikoklasse.

Risiken der Risikokategorie „Strategie“ haben typischerweise eine langfristige Auswirkung, die kurzfristig schwer zu quantifizieren ist. Daher quantifiziert TRATON diese Risiken nicht. Die Risikoklasse dieser Risiken basiert daher auf einer Experteneinschätzung.

Eintrittswahrscheinlichkeit



Die drei Risikoklassen und die Risikokategorien bilden die Basis für die folgende tabellarische Darstellung, in der die aggregierte Risikosituation der berichteten Risiken je Risikokategorie dargestellt ist:

Risikokategorie	Risikoklasse aktuell (Geschäftsbericht 2022)	Risikoklasse Vorjahr (Geschäftsbericht 2021)
Strategie	Hoch	Hoch
Märkte	Mittel	Hoch
Produkte	Hoch	Mittel
Operatives Geschäft	Mittel	Hoch
Recht & Compliance	Hoch	Hoch
Finanzen	Hoch	Hoch

Das aktuelle wirtschaftliche Umfeld, der Krieg in der Ukraine, diverse Themen in den Lieferketten und der Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise führen weiterhin zu einem hohen Maß an Unsicherheit. Dies führt dazu, dass die Risikokategorien „Strategie“, „Recht & Compliance“ sowie „Finanzen“ unverändert zum Vorjahr als „Hoch“ bewertet werden. Für die Kategorie „Produkte“ sieht TRATON mit „Hoch“ eine höhere Risikoklasse als im Geschäftsbericht 2021. Diese höhere Risikoklasse resultiert im Wesentlichen aus Risiken in Bezug auf gestiegene Preise für Rohstoffe, Energie und Zukaufteile. Für die Kategorien „Märkte“ und „Operatives Geschäft“ sehen wir mit „Mittel“ eine niedrigere Risikoklasse als im Geschäftsbericht 2021. Diese niedrigere Einstufung resultiert u. a. daraus, dass sich das geplante operative Ergebnis für 2023 gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht hat, was zu einer im Verhältnis geringeren Risikoexposition führt. Des Weiteren reduziert ein derzeit relativ hoher Auftragsbestand Risiken einer potenziell negativen Marktentwicklung. Für die Kategorie „Operatives Geschäft“ wurden zudem weniger Risiken im Zusammenhang mit Markeninitiativen zur Steigerung der operativen Effizienz berichtet als im Vorjahr. Die Berücksichtigung der Risiken von Navistar hat keinen wesentlichen Einfluss auf eine Veränderung der Risikoklassen im Vergleich zum Geschäftsbericht 2021.

Gesamtbewertung der Risiko- und Chancenposition der TRATON GROUP

Auf Grundlage unserer Einschätzung haben die Risiken aus dem Bereich Recht und Compliance die bedeutsamsten Auswirkungen auf die TRATON GROUP. Zu den Risiken aus Recht und Compliance gehören wie im Vorjahr insbesondere Risiken aus Rechtsstreitigkeiten. Im Bereich der strategischen Risiken stehen insbesondere die Anforderungen und die Risiken aus der CO₂-/Emissions-Regulierung in der Europäischen Union und Nordamerika im Fokus. Die Marktrisiken umfassen neben der allgemeinen Konjunkturabhängigkeit und dem intensiven Wettbewerb in der Nutzfahrzeugbranche auch das wirtschaftliche Umfeld. Diese Risiken können sich wie im Vorjahr aus der Lieferkette ergeben, sowie aus protektionistischen Maßnahmen und zunehmenden geopolitischen Spannungen und dem Krieg in der Ukraine. Dies könnte sich nachteilig auf das Absatzvolumen und die Margen auswirken. Produktbezogene Risiken umfassen unverändert in erster Linie mögliche Kostensteigerungen bei Zukaufteilen. Die Hauptrisiken im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft ergeben sich aus dem Einsatz von Informationstechnologie. Im Bereich der finanziellen Risiken sind nach wie vor zukünftige Währungsentwicklungen mit wesentlicher Unsicherheit behaftet, die sowohl vorteilhafte als auch nachteilige Auswirkungen für uns ergeben können.

Insgesamt ist die TRATON GROUP einem hohen Maß an Unsicherheit ausgesetzt, das sie nur teilweise selbst beeinflussen kann. In der Gesamtheit überwiegen die beschriebenen Risiken im Allgemeinen die entsprechenden Chancen. TRATON hat jedoch festgestellt, dass keine Risiken vorliegen, die sich einzeln oder in Verbindung mit anderen Risiken bestandsgefährdend auswirken könnten.

Aufgrund der im aktuellen Geschäftsumfeld vorherrschenden Dynamik wird das Unternehmen seine Hauptrisiken und -chancen weiterhin engmaschig überwachen.

Wesentliche Rechtsstreitigkeiten

MAN und Scania/EU-Kartellverfahren

Nach unangekündigten Kontrollen auf dem Betriebsgelände verschiedener europäischer Lkw-Hersteller wie MAN und Scania im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission 2014 ein Verfahren wegen Verdachts auf Verstöße gegen das EU-Kartellrecht im europäischen Lkw-Sektor ein. Am 19. Juli 2016 erließ die Europäische Kommission eine Vergleichsentscheidung (die „Settlement Decision“) gegen MAN und vier weitere europäische Lkw-Hersteller (mit Ausnahme von Scania), in der festgestellt wurde, dass Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für mittelschwere und schwere Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittelschwere und schwere Lkw nach den Abgasnormen Euro 3 bis Euro 6 vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) stattgefunden hätten. Während gegen die anderen vier Lkw-Hersteller eine Geldbuße verhängt wurde, wurde MAN diese erlassen, da das Unternehmen Kronzeuge war und die Europäische Kommission im September 2010 über die Kartellrechtsverstöße informiert hatte. Scania entschied, keinen Antrag auf Kronzeugenregelung zu stellen und dieses Kartellverfahren nicht beizulegen und wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. September 2017 (die „Scania-Entscheidung“) mit einer Geldbuße von etwa 880,5 Mio € belegt. Scania legte beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung ein und beantragte eine vollständige Aufhebung. Mit Urteil vom 2. Februar 2022 wies das Europäische Gericht die Klage von Scania ab und bestätigte die von der Europäischen Kommission verhängte Geldbuße. Scania hat am 8. April 2022 Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 2. Februar 2022 eingelegt. Die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren in Höhe von 880,5 Mio € zuzüglich Zinsen erfolgte am 12. April 2022 zur Vermeidung zusätzlicher Zinslasten.

Infolge der Vergleichsentscheidung hat eine Reihe von (direkten und indirekten) Kunden in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen MAN und/oder Scania erhoben oder sind solchen beigetreten. Seit der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE hat die TRATON SE als Rechtsnachfolgerin in den meisten Jurisdiktionen die Rolle der MAN SE in den jeweiligen Verfahren übernommen (und ist insoweit von der Bezeichnung „MAN-Gesellschaften“ umfasst). Auch mit Blick auf eine etwaige zwischenzeitlich eingetretene Verjährung nach dem jeweiligen nationalen Recht ist nicht auszuschließen, dass noch weitere Klagen folgen. Die gegen MAN-Gesellschaften anhängigen Verfahren variieren in ihrem Umfang erheblich; während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw gekauft oder geleast haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzforderungen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten.

In Deutschland ergingen bislang acht Grundurteile gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften. Die Frage, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist, musste dabei nicht geklärt werden. Gegen sämtliche Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. In einem Fall hat das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil bereits aufgehoben und die Klage als unzulässig abgewiesen. In zwei weiteren Fällen hat die jeweilige Klagepartei die Klage vor dem Berufungsgericht zurückgenommen. In einzelnen Verfahren erließen Instanzgerichte Beweisbeschlüsse, um die Frage des „Ob“ und ggf. der Höhe eines etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Vor den Landgerichten München I (37. Zivilkammer) und Stuttgart (30. Zivilkammer) haben die jeweiligen Gerichtssachverständigen zwischenzeitlich in einigen Verfahren ihr jeweiliges Gutachten vorgelegt. Hierzu werden die MAN-Gesellschaften ihre Einwendungen sowie etwaige Anträge und Ergänzungsfragen fristgerecht im weiteren Verfahren einbringen. Demgegenüber wurde eine Reihe von Klagen gegen MAN-Gesellschaften – zum Teil bereits rechtskräftig – abgewiesen.

Neben einigen – zum Teil bereits rechtskräftigen – Klageabweisungen in verschiedenen Ländern haben einzelne Gerichte in Spanien einer Reihe von Klageforderungen – teilweise oder vollständig – stattgegeben. Gegen sämtliche Urteile haben die jeweils beklagten MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt bzw. werden dies fristgerecht tun. Während in einzelnen Fällen Berufungsgerichte die erstinstanzlichen Urteile bereits wieder aufgehoben haben, haben in anderen Fällen Berufungsgerichte die klagezusprechenden Urteile – teilweise oder vollständig – bestätigt. Von einer vernachlässigbaren Ausnahme

abgesehen, ist keines dieser Urteile rechtskräftig, da die beklagten MAN-Gesellschaften in sämtlichen Fällen Rechtsmittel zum spanischen Obersten Gerichtshof eingelegt haben. Eine Entscheidung hierzu steht noch aus. In Belgien ist neben einem Grundurteil auch ein klagezusprechendes Urteil (aus Billigkeitserwägungen) ergangen. Gegen beide Urteile haben MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt. Zwischenzeitlich haben die Kläger beide Klagen zurückgezogen.

Eine relativ geringe Anzahl an (direkten und indirekten) Kunden hat in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen Scania erhoben oder ist solchen beigetreten. Des Weiteren ist bei Scania eine Reihe von Streitverkündungen von anderen verklagten Nutzfahrzeugherstellern eingegangen. Wie im Fall von MAN unterscheiden sich die gegen Scania anhängigen Verfahren im Umfang erheblich, da einige Kunden lediglich einen Lkw gekauft oder geleast haben, während andere eine ganze Nutzfahrzeugflotte betreiben. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzklagen in anderen Jurisdiktionen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten. Die genaue Zahl der betroffenen Nutzfahrzeuge ist jedoch unbekannt.

Für die genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da derzeit nicht mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht gebildet, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

VW Truck & Bus Ltda.

Im Steuerverfahren zwischen Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (VW Truck & Bus Ltda.), die früher MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (MAN Latin America) hieß, und der brasilianischen Finanzverwaltung vertrat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE (in der Zwischenzeit auf die TRATON SE verschmolzen) beim Erwerb von VW Truck & Bus Ltda. 2009 gewählten Erwerbsstruktur. Das Steuerverfahren wurde in zwei Prüfungsperioden aufgeteilt, welche die Jahre 2009/2011 (Phase 1) und 2012/2014 (Phase 2)

umfassen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes letztinstanzliches, für VW Truck & Bus Ltda. negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat VW Truck & Bus Ltda. vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. In dem Phase 2 betreffenden Steuerverfahren steht die Beurteilung der brasilianischen Finanzverwaltung noch aus. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Dadurch könnte sich ein Risiko von rund 3,5 Mrd BRL (0,6 Mrd €; Umrechnung: 31. Dezember 2022) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld, inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung. Mehrere Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von VW Truck & Bus Ltda. ausgestellt, die wiederum von der TRATON SE abgesichert sind.

Navistar/Profit-Sharing-Streitigkeiten

Navistar's betriebliche Versorgungszusagen, u. a. bezüglich der medizinischen Versorgung, waren durch ein 1993 geschlossenes Settlement Agreement geregelt; diese Vereinbarung sah vor, dass bei Überschreiten bestimmter Gewinnschwellen ein Teil der Gewinne an einen Trust abgeführt werden müssen. In der Folgezeit gab es immer wieder Streitigkeiten über die Einzelheiten und Umfang dieser Gewinnbeteiligung. Ein Gerichtsverfahren aus 2013 führte 2015 zu der gerichtlichen Anordnung, ein Schiedsverfahren durchzuführen. Im Februar 2021 stimmten Navistar und das für den Trust zuständige Komitee einer finalen Betragsbemessung durch das Schiedsgericht in Höhe von 239 Mio USD (224 Mio €; Umrechnung: 31. Dezember 2022) grundsätzlich zu. Allerdings griffen beide Parteien diese Streitbeilegung vor dem zuständigen Gericht an. Zudem war die für die Jahre 2015 bis 2020 aufgelaufene Gewinnbeteiligung sowie die im Settlement Agreement getroffenen Regelungen zur Beendigung der Gewinnbeteiligung ebenfalls zwischen den Parteien streitig. Zudem haben lokale Einheiten der Gewerkschaft UAW (United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America) lokale Verfahren auf Basis entsprechender Betriebsvereinbarungen eingeleitet.

Am 22. Dezember 2021 wurde eine endgültige Vereinbarung geschlossen ("Profit Sharing Settlement Agreement"), die inhaltlich einem Letter of Intent (LoI) vom 22. Oktober 2021 entsprach und durch die alle Streitigkeiten über die Gewinnabführung für die Zeit vor und bis 2020 beigelegt und alle Gewinnabführungsvereinbarungen für die Zukunft beendet werden sollten. Im Gegenzug sah die Vereinbarung eine Zahlung durch Navistar an den Trust in Höhe von 556 Mio USD (521 Mio €; Umrechnung: 31. Dezember 2022) vor. Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen. Im 4. Quartal 2021 erfolgte auf Basis dieser Vereinbarung bereits eine erste Zahlung in Höhe von 100 Mio USD (88 Mio €).

Die im Dezember 2021 mit den Klassenklägern abgeschlossene endgültige Vereinbarung („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 genehmigt. Navistar leistete im Anschluss die vertraglich vereinbarte Abschlusszahlung von 424 Mio USD einschließlich Zinsen (401 Mio €). Die Frist zur Anfechtung der gerichtlichen Entscheidung ist abgelaufen.

Navistar/Retiree-Health-Care-Verfahren

Im Oktober 2016 wurde von den Komitee-Mitgliedern des oben genannten Trusts im Zusammenhang mit dem Settlement Agreement ein weiteres Gerichtsverfahren eingeleitet. Dieses Verfahren betrifft im Ruhestand befindliche Mitarbeiter von Navistar, die an dem unter dem Settlement Agreement gegründeten Navistar, Inc. Health Benefit and Life Insurance Plan (Plan) teilgenommen haben. In dem Verfahren geht es um die vermeintliche unrechtmäßige Verwendung von bestimmten Zuschüssen („Medicare Part D subsidies“ und „Medicare Part D coverage-gap discounts“) durch Navistar.

Am 22. Dezember 2021 wurde eine endgültige Vereinbarung geschlossen ("Krzysiak Action Settlement Agreement"), die inhaltlich einem Letter of Intent vom 22. Oktober 2021 entsprach; die Vereinbarung sah eine Anpassung der Beiträge im Rahmen des OPEB-Plans, die zu einer Erhöhung der bilanziellen Verpflichtung in Höhe von 146 Mio USD (123 Mio €) führt (siehe Anhangsangabe „**34. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**“) sowie eine Zahlung durch Navistar vor. Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen; ebenso hat im Juni 2022 das zuständige Gericht die endgültige Vereinbarung genehmigt („Krzysiak Action Settlement Agreement“). Navistar leistete im Anschluss die vertraglich vereinbarten Abschlusszahlungen von insgesamt 20 Mio USD (19 Mio €). Die Frist zur Anfechtung der gerichtlichen Entscheidung ist abgelaufen.

Navistar/MaxxForce-EGR-Gewährleistungstreitigkeiten

Seit 2014 gibt es Klagen gegen Navistar in den USA und Kanada im Zusammenhang mit den MaxxForce 11-, 13- oder 15-Liter-EGR-Motoren. Der Vorwurf der Sammelkläger ist, dass diese Motoren mangelhaft seien und Navistar diese Mängel verschwiegen hätte. In Kanada laufen acht Sammelklagen. In den USA wurden die verschiedenen Klagen zu einer Multi-district-Sammelklage zusammengefasst; im Jahr 2019 verhandelten die Parteien einen Vergleich im Umfang von 135 Mio USD (126 Mio €; Umrechnung: 31. Dezember 2022), bestehend aus Geld- und Rabattkomponenten. Die Klassenklagen in den USA wurden endgültig vergleichsweise beigelegt und damit beendet. Zudem gibt es in diesem Zusammenhang noch weitere Einzelklagen gegen Navistar vor verschiedenen Staats- und Bundesgerichten in den USA und Kanada; ein Teil dieser Klagen wurde bereits beschieden, mit jeweils unterschiedlichen Ergebnissen. Es wurden hierzu Rückstellungen gebildet.

Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out

Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE erfolgt. Somit ist die MAN SE als eigenständiger Rechtsträger erloschen und alle Rechte und Pflichten sind auf die TRATON SE übergegangen. Gleichzeitig wurde die Notierung der MAN SE-Aktien an den Börsen eingestellt.

Die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE-Minderheitsaktionäre ist am 3. September 2021 erfolgt. Damit ist der MAN SE-Merger-Squeeze-Out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren überprüft, das von betroffenen Minderheitsaktionären eingeleitet wurde. Im Rahmen dieses Spruchverfahrens hat TRATON Ende Juni 2022 seine Erwiderung bei Gericht eingereicht. Die mündliche Verhandlung ist für März 2023 terminiert. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten gebildet.

Ereignisse nach dem 31. Dezember 2022

Die geplante Veräußerung von Scania Finance Russland wurde am 17. Januar 2023 nach Erhalt aller behördlichen Genehmigungen abgeschlossen. Der Verkaufserlös belief sich auf 400 Mio €. Darüber hinaus hat Scania Finance Russland ein negatives kumuliertes Sonstiges Ergebnis aus Währungsumrechnungseffekten in Höhe von 108 Mio €, das im Jahr 2023 in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wird. Weitere Informationen zur Veräußerung finden sich in Anhangsangabe „9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ im Konzernabschluss.

Die TRATON GROUP hat am 18. Januar 2023 eine festverzinsliche Anleihe in Höhe von 300 Mio € mit einer Laufzeit von zwei Jahren unter dem 12,0 Mrd € European-Medium-Term-Notes-Programm begeben.

Nichtfinanzielle Konzernklärung

Nichtfinanzielle Konzernklärung

Wir veröffentlichen diese nichtfinanzielle Konzernklärung (im Folgenden „nichtfinanzielle Erklärung“) nach den Vorschriften des HGB. Sie gilt für die TRATON GROUP (§§ 315b, 315c HGB).

Die TRATON GROUP gehört mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar und VWTB sowie der Digitalmarke RIO zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Wenn in diesem Bericht nicht anders angegeben, beziehen sich die Begriffe „TRATON“, „GROUP“ oder „das Unternehmen“ auf die TRATON GROUP. Die Aktivitäten der Digitalmarke RIO sind für die nichtfinanzielle Erklärung von untergeordneter Relevanz und deshalb nicht einbezogen.

Der Erwerb von Navistar durch TRATON wurde 2021 abgeschlossen. Aufgrund des noch andauernden Integrationsprozesses war Navistar im Berichtsjahr an manchen Aktivitäten von TRATON nicht beteiligt. Dies ist entsprechend gekennzeichnet.

Die nichtfinanzielle Erklärung enthält die wesentlichen Informationen, die nach dem HGB erforderlich sind, und bezieht sich auf die fünf nichtfinanziellen Aspekte Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte sowie Bekämpfung

von Korruption und Bestechung. Um die für das Unternehmen relevanten Themen innerhalb dieser nichtfinanziellen Aspekte herauszuarbeiten, hat TRATON eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Ziel war es, die Themen zu identifizieren, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und die Lage von TRATON und die Auswirkungen der Aktivitäten von TRATON auf die nichtfinanziellen Aspekte relevant sind (siehe Tabelle „Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung“).

Von der gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit, einen festen Berichtsrahmen zu verwenden, wurde kein Gebrauch gemacht. Dennoch orientiert sich die nichtfinanzielle Erklärung an dem Standard der Global Reporting Initiative (GRI), soweit er für unsere identifizierten wesentlichen Themen relevant ist.

Ausführliche Informationen zum Geschäftsmodell des Unternehmens finden sich im Abschnitt „Grundlagen der TRATON GROUP“ im Zusammengefassten Lagebericht.

Im Rahmen unseres integrierten Risikomanagements wurde im Hinblick auf nichtfinanzielle Risiken festgestellt, dass sich aus unseren eigenen Geschäftsbeziehungen, Geschäftstätigkeiten, Produkten und Dienstleistungen keine sehr wahrscheinlichen Risiken mit schwerwiegenden negativen Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte ergeben.

Nachhaltigkeit bei TRATON

Der Schwerpunkt der Nachhaltigkeitsbestrebungen von TRATON liegt auf den von den Vereinten Nationen verabschiedeten Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs). Indem wir unsere Nachhaltigkeitsbemühungen an diesen globalen Zielen ausrichten, wollen wir zur Erreichung der Agenda 2030 der Vereinten Nationen beitragen. Für TRATON als Unternehmen, das hauptsächlich Nutzfahrzeuge herstellt, bedeutet dies, dass wir einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigeren Transportbranche leisten wollen.

Nachhaltigkeitsmanagement und -strategie

Nachhaltigkeit ist ein in den Marken der TRATON GROUP fest verankertes Konzept. Da der Konzern dezentral organisiert ist, setzen die einzelnen Marken ihre Prioritäten, Ressourcen und Methoden individuell im Einklang mit ihrer eigenen Unternehmenskultur und Strategie ein. TRATON als übergeordnetes Markendach schafft ein Umfeld, in dem sich die Konzernmarken gegenseitig unterstützen, um von ihren individuellen Stärken zu lernen

und Synergien zu nutzen. Im Mittelpunkt dieses Dialogs und Entwicklungsprozesses stehen Lösungen, die den Ausstoß von Treibhausgasen und Schadstoffen deutlich reduzieren sollen.

Der zentrale Funktionsbereich Nachhaltigkeit bei TRATON SE berichtet über das TRATON Sustainability Board direkt an den Vorstandsvorsitzenden und an den Vorstand und ist für die Koordination des Nachhaltigkeitsmanagements bei TRATON verantwortlich. Die Entwicklung des Nachhaltigkeitskurses von TRATON ist eine bereichsübergreifende Aufgabe mit Verantwortlichkeiten auf der Ebene der Marken und in mehreren zentralen TRATON Funktionen wie Strategie, Personalwesen und Governance, Risk & Compliance.

Im TRATON Sustainability Board, das vom Vorstandsvorsitzenden der TRATON GROUP geleitet wird, sind die Marken sowie die zentralen Funktionen vertreten. Das TRATON Sustainability Board unterstützt den Vorstand bei der Überwachung der maßgeblichen Strategien des Konzerns im Bereich Umwelt, Soziales und Governance (Environment, Social und Governance – ESG) sowie der zugehörigen Programme, Maßnahmen, Risiken und Praktiken. Es wird als Plattform für Wissenstransfer genutzt und bietet Leitlinien für wichtige Themen im ESG-Bereich. Neue Programme und Maßnahmen werden abschließend vom TRATON-Vorstand und auf der Ebene der einzelnen Marken genehmigt. Die Umsetzung und Implementierung liegt in der Eigenverantwortung der Marken. Im Jahr 2022 hielt das TRATON Sustainability Board zwei Sitzungen ab.

Um den Einfluss, den der Konzern auf eine nachhaltige Entwicklung hat, transparent herauszuarbeiten, hat TRATON im Jahr 2021 seine erste Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Die Wesentlichkeitsanalyse wurde im Jahr 2022 aktualisiert und die strategischen Schwerpunktbereiche bestätigt. Innerhalb des strategischen Schwerpunktbereichs „Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft“ wurden jedoch Anpassungen an den wesentlichen Themen vorgenommen. Der zuvor definierte Bereich „Saubere Luft und Wasserverbrauch“ wird nun in der Untergruppe „Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft“ zusammengefasst. Die wesentlichen Aktivitäten innerhalb dieses Themengebiets werden aufgrund der starken lokalen Ausrichtung und Bedeutung auf Markenebene weiterverfolgt. Ferner wurde der frühere strategische Schwerpunktbereich „Menschen und Pluralismus“ in „Menschen und Vielfalt“ umbenannt, um innerhalb von TRATON und ihrer Marken eine Terminologie mit höherem Bekanntheitsgrad und höherer Akzeptanz zu verwenden.

Gemeinsam mit unseren Marken haben wir analysiert, welche wesentlichen Themen für das Verständnis des Geschäftsverlaufs und der Auswirkungen von Aktivitäten der TRATON GROUP auf die fünf nichtfinanziellen Aspekte relevant sind (siehe Tabelle „Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung“).

Als Ergebnis haben wir drei strategische Schwerpunktbereiche identifiziert, die wesentlich zur Transformation des Transportsektors und zur Erreichung der SDGs beitragen können. Jeder dieser strategischen Schwerpunktbereiche deckt wesentliche Themen ab, die für TRATON identifiziert wurden:

1. **Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft:** Geschäftsmodell und Produktdesign transformieren, um den CO₂-Ausstoß und Ressourcenverbrauch zu senken.
2. **Menschen und Vielfalt:** Förderung einer Vielfalt von Kompetenzen und Chancengleichheit für Mitarbeiter und Partner zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Innovationskraft.
3. **Governance und Ethik:** Ermöglichung eines transparenten, risikoorientierten und fairen Entscheidungsfindungsprozesses, der mit den Rechten und Pflichten des Unternehmens im Einklang steht und langfristige Werte für TRATON und seine Stakeholder schafft. Dazu gehört auch der Blick über das eigene Unternehmen hinaus und die Umsetzung sozialer Verantwortung entlang unserer Wertschöpfungskette.

INHALT DER NICHTFINANZIELLEN ERKLÄRUNG

Nichtfinanzielle Aspekte	Strategische Schwerpunktbereiche	Wesentliche Themen
Umweltbelange	Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft	Dekarbonisierung Kreislaufwirtschaft
Arbeitnehmerbelange	Menschen & Vielfalt	Vielfalt & Inklusion Bildung & Humankapital
Sozialbelange		Faire Arbeitsbedingungen
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Governance & Ethik	Wertebasierte Governance Compliance
Achtung der Menschenrechte		Menschenrechte

Die Verfolgung von Managementansätzen für die als wesentlich definierten Themen ist in erster Linie die Aufgabe der Marken. Wir arbeiten kontinuierlich mit unseren Marken zusammen, um herauszuarbeiten, welche Kompetenzen innerhalb der Marken bereits vorhanden sind und auf welche Weise zukünftig Synergien genutzt werden können. Es ist unser Bestreben, dafür die effizienteste und effektivste Rollenverteilung innerhalb der Gruppe zu schaffen. Gegenwärtig wird ein entsprechendes Zielbild erarbeitet.

Die Ausgestaltung von konzernweiten oder markenspezifischen Managementansätzen richtet sich nach den unterschiedlichen Marktanforderungen unserer Marken sowie dem unterschiedlichen Reifegrad einzelner Nachhaltigkeitsthemen. Wo es möglich ist, wenden wir übergreifende Managementansätze für alle Marken an. Dies gilt insbesondere für die wesentlichen Themen „Vielfalt & Inklusion“, „Bildung & Humankapital“ sowie den strategischen Schwerpunktbereich „Governance & Ethik“. Dort, wo die Eignung von Managementansätzen stärker von den Produktionsbedingungen, dem Produktportfolio oder regulatorischen Anforderungen abhängt, haben die Marken die Leitung übernommen. Dies gilt insbesondere für die im strategischen Schwerpunktbereich „Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft“ identifizierten wesentlichen Themen sowie für „Faire Arbeitsbedingungen“. Wichtig für TRATON sind der ständige Austausch und die aktive Zusammenarbeit der Wissensträger im Konzern. Dies zu koordinieren ist die Aufgabe des TRATON Sustainability Board.

Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft

Der sich wandelnde Transportsektor ist ein Schlüsselement zu einer klimazielerorientierten Transformation. Der Klimaschutz ist eines der Ziele von TRATONs Aktivitäten im Bereich Dekarbonisierung & Kreislaufwirtschaft. Deshalb hat TRATON im Jahr 2022 ein Umwelt-Compliance-Management-System (Environmental Compliance Management System – ECMS) implementiert. Im Rahmen des ECMS sind die Gesellschaften der TRATON GROUP angewiesen, in allen Bereichen ihres Geschäftsbetriebs und über den gesamten Lebenszyklus ihrer Produkte und Dienstleistungen hinweg sich mit Umweltmanagement zu befassen, um ihre Umweltauswirkungen zu minimieren. Das ECMS ist eine Weiterentwicklung des Umweltmanagementsystems nach ISO 14001. Die Integration des Compliance-Aspektes soll die Einhaltung geltender Verordnungen sicherstellen, potenzielles Fehlverhalten aufdecken und der Verhinderung eines solchen Fehlverhaltens in Zukunft dienen.

Dekarbonisierung

TRATON ist bestrebt, einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Transportsektors zu leisten. Um eine ganzheitliche Dekarbonisierung zu erreichen, betrachten die Marken der TRATON GROUP die verschiedenen Aspekte ihrer Wertschöpfungskette und fokussieren sich dabei hauptsächlich auf Scope 1, 2 und 3 (nachgelagert).

Als Teil unserer Strategie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beabsichtigen wir, die Emissionen in diesen Scopes zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, arbeiten wir mit allen Marken der TRATON GROUP zusammen. Die TRATON GROUP hat sich nachdrücklich zu einer weiteren Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen von Nutzfahrzeugen verpflichtet, damit die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden können und die globale Erderwärmung auf 1,5° C über dem vorindustriellen Niveau begrenzt wird. Der wichtigste Hebel für TRATON, einen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel zu leisten, ist die Elektrifizierung des Produktportfolios. Wir messen unseren Fortschritt dabei an der Entwicklung der BEV-Quote (batterieelektrische Fahrzeuge).

Die Marken verfolgen eigene CO₂-Reduktionsprogramme. Dazu hat beispielsweise Scania wissenschaftlich fundierte Klimaziele für das Unternehmen verabschiedet, die von der Science Based Targets Initiative (SBTi) 2020 offiziell bestätigt wurden. Im Rahmen dieser Bestrebungen plant Scania, die CO₂e-Emissionen aus dem eigenen Betrieb bis 2025 im Vergleich zu 2015 in absoluten Zahlen um 50% (Scope 1 und 2) und die Emissionen seiner Fahrzeuge im gleichen Zeitraum um 20% pro Kilometer zu reduzieren (Intensitätsziel, Scope 3). Im Jahr 2022 hat Scania seine Dekarbonisierungsziele in der Lieferkette weiter konkretisiert. Das Ziel des Unternehmens für das Jahr 2030 ist es, in seiner Produktion in Europa 100% grüne Batterien, 100% grünen Stahl, 100% grünes Aluminium und 100% grünes Gusseisen zu verwenden. Scania definiert „grün“ als die Beseitigung der Hauptemissionsquellen durch den Einsatz von neuen Technologien, grünem Strom und/oder recycelten Materialien.

Im Jahr 2021 trat MAN der Science Based Targets Initiative (SBTi) bei; die kurzfristigen Ziele des Unternehmens wurden im Jahr 2022 validiert. Im Rahmen seines Bekenntnisses zur SBTi-Kampagne „Business Ambition for 1.5°C“ will MAN bis spätestens 2050 bilanziell treibhausgasneutral werden. Das Unternehmen plant, die Validierung seines Netto-Null-Ziels

von der SBTi bis Anfang 2024 einzuholen. Zu den kurzfristigen Zielen gehören die Reduzierung der absoluten Treibhausgas-Emissionen an den weltweiten Standorten des Unternehmens (Scope 1 und 2) um 70 % bis 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2019 und eine Reduzierung der Flotten-Treibhausgas-Emissionen pro Fahrzeugkilometer von durch MAN verkaufte Lkw, Busse und Transporter (Scope 3) um 28 % im selben Zeitraum. Im Jahr 2022 hat MAN beschlossen, ein Werk für die Produktion von Batterie-Packs in Nürnberg anzusiedeln. Mit dem Bau der Anlagen soll 2023 begonnen werden; die industrielle Serienfertigung wird voraussichtlich im Jahr 2025 aufgenommen.

Navistar hat seine CO₂-Bilanz für das Basisjahr 2021 vollständig aufgestellt. Dabei wurden die Emissionen in allen Scopes gemessen und mit der Festlegung wissenschaftsbasierter Ziele begonnen. Navistar beabsichtigt, seine wissenschaftsbasierten Ziele Anfang 2023 oder kurz nach der Veröffentlichung der Leitlinien der Science Based Targets Initiative für die Berechnung der Ziele für den Automobilsektor vorzulegen.

VWTB hat seine Bestrebungen zur Dekarbonisierung im Jahr 2022 fortgesetzt. Das Ergebnis dieser Bestrebungen war die Senkung des Strom- und Erdgasverbrauchs durch die Umstellung der Beleuchtung in den Produktionsanlagen und die Anschaffung neuer Brennersteuerungen, die 2023 installiert werden sollen. Darüber hinaus wurde ein Projekt zur Analyse des Einsatzes von Photovoltaikanlagen am Standort in Mexiko gestartet. Im Einklang mit der Dekarbonisierungsstrategie hat VWTB den ersten unternehmensinternen Aufbaustudiengang im Fachgebiet elektrische, autonome und vernetzte Fahrzeuge ins Leben gerufen. Dabei handelt es sich um eine Initiative, die in Partnerschaft mit der Bundesuniversität im mexikanischen Santa Catarina gestartet wurde und die darauf abzielt, die Fachkräfte des Nutzfahrzeugherstellers mit Blick auf neue technologische Trends auf dem Markt weiterzubilden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau des öffentlichen Ladenetzes für batterieelektrische schwere Lkw und Fernbusse. Gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group will TRATON innerhalb von fünf Jahren nach Gründung des Gemeinschaftsunternehmens europaweit mindestens 1.700 leistungsstarke Ökostrom-Ladepunkte aufbauen. Dieses Ziel wurde Mitte 2021 in einer Absichtserklärung beschlossen und Ende 2021 in einer verbindlichen Joint-Venture-Vereinbarung bestätigt, die den Grundstein für ein im Juli 2022 gegründetes Gemeinschaftsunternehmen legt, das nun unter dem Namen „Milence“ firmiert.

Die Priorität der TRATON GROUP ist es, in rein batterieelektrische Fahrzeuge zu investieren. Wir streben an, dass 2030 etwa die Hälfte unserer Fahrzeugverkäufe über alle Segmente und Regionen hinweg auf emissionsfreie, batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge entfällt, sofern die entsprechenden Regulierungsmechanismen und die Infrastruktur vorhanden sind. Im Geschäftsjahr 2022 haben die Marken der TRATON GROUP die Elektrifizierung ihres Produktportfolios und die entsprechenden Ziele weiter spezifiziert. So hat Scania beispielsweise neue Elektro-Lkw für den regionalen Fernverkehr eingeführt. Die neue elektrische Lkw-Generation basiert auf klassischen Scania-Eckpfeilern wie Modularität und Nachhaltigkeit sowie auf einer Gesamtwirtschaftlichkeit (Total Operating Economy – TOE), die Erwartungen an herkömmliche Lkw erfüllen oder gar übertreffen kann. Scania setzt seine Elektrifizierungspläne fort, um die gesetzten wissenschaftsbasierten Ziele für die CO₂-Reduzierung in Zusammenarbeit mit seinen Kunden zu erreichen.

MAN unterstrich sein Ziel, sein Produktportfolio auf Antriebssysteme ohne Treibhausgasemissionen umzustellen. Nach der Markteinführung des ersten serienmäßigen Elektrotransporters (den eTGE) durch MAN im Jahr 2018 und der Kleinserie von 26-Tonnen-Lkw (den eTGM) im Jahr 2019 wurde der vollelektrische Stadtbus des Unternehmens, der MAN Lion's City E, als „Bus des Jahres 2023“ ausgezeichnet.

Darüber hinaus kündigte MAN im Oktober 2022 eine 10-Meter-Version des Lion's City E an, der Anfang 2023 auf den Markt kommen soll. Der 10-Meter-Bus vervollständigt die vollelektrische City-Bus-Familie mit ihren 12- und 18-Meter-Varianten. Zudem stellte MAN auf der IAA 2022 seinen schweren Elektro-Lkw vor, der 2024 auf den Markt kommen soll. Mit einer Tagesreichweite von 600 bis 800 Kilometern kann dieser neue vollelektrische Lkw Kunden bei der Dekarbonisierung ihrer Flotte unterstützen.

Navistar hat sein Werk in San Antonio eingeweiht, in dem neben herkömmlichen Fahrzeugen auch Elektrofahrzeuge hergestellt werden können. Als erstes Fahrzeug rollte dort ein Elektro-Lkw der Modellreihe International eMV vom Band. Im Jahr 2022 hat Navistar zudem sein Verkaufsziel für batterieelektrische Fahrzeuge festgelegt. Das Ziel ist es, dass im Jahr 2030 50 % der jährlich verkauften Fahrzeuge und im Jahr 2040 100 % der jährlich verkauften Fahrzeuge emissionsfrei sind.

VWTB hat am Standort Resende das innovative e-Konsortium gegründet. Die Hauptaufgabe des e-Konsortiums besteht darin, den Kunden von VWTB neben dem Produkt selbst auch die gesamte betriebliche Infrastruktur bereitzustellen sowie Dienstleistungen – u. a. Leistungen im Bereich Nachhaltigkeitsmanagement – zu erbringen. Ziel ist es, eine umfassende Unterstützungsstruktur für Elektro-Lkw zu entwickeln und am Standort zu etablieren: von der Fahrzeugherstellung über den Aufbau der Ladeinfrastruktur bis hin zum Management des Lebenszyklus der Batterie. Damit soll der Zugang zur elektrischen Antriebstechnologie im Nutzfahrzeugsektor deutlich verbessert werden. Im Jahr 2021, vier Jahre nach der Premiere des Prototyps, hat VWTB mit dem e-Delivery einen neuen voll-elektrischen Lkw auf den Markt gebracht und anschließend die Produktionskapazitäten hochgefahren. Im Laufe des Jahres 2022 wurde das e-Delivery-Projekt auf ausgewählte Länder Lateinamerikas erweitert. Im Rahmen seines Produktportfolios bietet VWTB seinen Kunden nun nachhaltige städtische Transportlösungen an. Die ersten Fahrzeuge sind bereits bei Schlüsselkunden in Mexiko und Paraguay im Einsatz.

Kreislaufwirtschaft

Im Rahmen ihres Engagements für die Nachhaltigkeit des Transportsektors setzt die TRATON GROUP auch auf die Idee der Kreislaufwirtschaft. Da ein wesentlicher Teil der Industrieemissionen aus der Nutzung von Ressourcen wie Stahl, Aluminium oder Chemikalien resultiert, wird die Steigerung der Ressourceneffizienz – insbesondere durch das Recycling von Rohstoffen und die Verlängerung von Lebenszyklen – eine wichtige Rolle spielen müssen. Gegenwärtig arbeitet die TRATON GROUP an einer gemeinsamen Perspektive aller Marken für gemeinsame oder individuelle Aktivitäten für mehr Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft. Wir ermutigen unsere strategischen Partner auf Markenebene, an Konzepten zu arbeiten, die es uns ermöglichen, sowohl in den vor- als auch in den nachgelagerten Stufen unserer Wertschöpfungskette Verantwortung zu übernehmen und den Austausch von Best Practices zwischen den Marken zu fördern, zum Beispiel im Rahmen des TRATON Sustainability Boards.

Schon heute ergreifen unsere Marken Initiativen für eine stärker an Kreisläufen orientierte Produktion. Scania konzentriert sich auf die Verlängerung der Lebensdauer von Produkten, die Wiederaufbereitung von Ersatzteilen und die Förderung des Recyclings am Ende der Produktlebensdauer. Eine besondere Herausforderung bei der Steigerung der Ressourceneffizienz und der gleichzeitigen Elektrifizierung des Transportsektors ist die

Recyclingfähigkeit von Batteriezellen. Im Rahmen einer Partnerschaft mit Northvolt AB, Schweden, investiert Scania in die Entwicklung und Kommerzialisierung der Batteriezellentechnologie für schwere Fahrzeuge. Das ist gleichbedeutend mit Investitionen in das beträchtliche Wachstum der europäischen Wertschöpfungskette für die Batterieherstellung, von der Verarbeitung von Rohstoffen über die Produktion von Batteriezellen und -systemen bis hin zum Aufbau einer Recycling-Infrastruktur. Der Plan von Northvolt und seinen Investoren sieht vor, Recyclingkapazitäten zu schaffen, die sicherstellen sollen, dass bis 2030 50 % aller Rohstoffe aus recycelten Batterien stammen. Darüber hinaus veranstaltete Scania seinen Climate Day 2022 mit dem Schwerpunkt Kreislaufwirtschaft, um die Mitarbeiter des Unternehmens darin zu schulen und dadurch ein größeres Bewusstsein für das Konzept der Kreislaufwirtschaft zu schaffen. Ziele waren es, herauszuarbeiten, was dieses Konzept für Scania bedeutet, und alle Einheiten dazu anzuhalten, Ideen zu entwickeln, wie sie einen Beitrag leisten können. Zu den im Jahr 2022 diskutierten Maßnahmen gehören die Reduzierung von Einwegverpackungen und das Recycling abgenutzter Arbeitskleidung zur Wiederverwendung in der Kabinenausstattung sowie die Verwendung von Gießereisand als Rohstoff in Produkten.

MAN hat die folgenden drei Hauptziele für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft definiert: (1) die Schließung des Materialkreislaufs, (2) die Optimierung der Lebensdauer von Produkten und Komponenten und (3) die Verbesserung der Produktnutzung und -verwertung. Aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotte stand die Erarbeitung von Möglichkeiten für eine Zweitnutzung (d.h. in einem anderen Fahrzeug) oder für einen zweiten Einsatzbereich (d.h. in einer anderen Anwendung, z. B. als mobiler Energiespeicher) von gebrauchten Batterien vor dem Recycling auch im Geschäftsjahr 2022 bei den Forschungsaktivitäten von MAN im Vordergrund. Es bedarf jedoch nicht zwangsläufig eines physischen Eingriffs, damit Produkte optimaler in der Kreislaufwirtschaft eingesetzt werden können: Die intelligenten digitalen Dienstleistungen von MAN unterstützen ebenfalls den Übergang zu einem stärker in der Kreislaufwirtschaft verankerten Unternehmen. Das proaktive Wartungs- und Reparaturmanagementsystem MAN ServiceCare hilft zum Beispiel, Verschleißteile zum richtigen Zeitpunkt auszutauschen, um größere Funktionsausfälle bei Fahrzeugen zu verhindern und so deren Lebensdauer zu optimieren. Die erweiterte Version dieser digitalen Lösung umfasst die Fern-diagnose von Fahrzeugen und wurde 2022 in einer Reihe von Regionen in Deutschland und Österreich bei ausgewählten Kunden im Rahmen von Pilotprojekten erprobt. Darüber

hinaus wurden im Berichtsjahr neue Upgrades für digitale Fahrprogramme eingeführt, mit denen die Auslastung der Fahrzeuge verbessert wird, ohne dass Werkstattaufenthalte oder die Installation neuer Hardware erforderlich sind. Ermöglicht wird dies durch die Nachrüstlösung MAN Now, die auf einer flexiblen Over-the-Air-Technologie basiert.

Bereits im Oktober 2021 hat VWTB eine Absichtserklärung unterzeichnet, in der die Bedingungen und das Verständnis zwischen der Universität des Bundesstaates Rio de Janeiro (UERJ) und dem Projekt „UERJ Circular“ festgelegt sind. Das Projekt zielt darauf ab, Studien, Forschungen und Maßnahmen zu entwickeln, die die Kreislauffähigkeit der vom Unternehmen entwickelten Prozesse und Produkte fördern. Im Jahr 2022 wurde ein Kapazitätsbildungsprogramm für die Kreislaufwirtschaft ins Leben gerufen, das 23 Mitarbeiter von VWTB in der Anwendung der UERJ Circular-Methodik sowie in der Entwicklung entsprechender Business Cases schult. Im Jahr 2023 folgt der nächste Schritt: die Entwicklung von Projekten mit Fokus auf Kreislaufwirtschaft im Automobilssektor.

In einer Kreislaufwirtschaft sind sowohl das Recycling als auch die Wiederaufbereitung entscheidende Instrumente. Scania hat sich zum Beispiel konkrete Ziele gesetzt, um die Wiederverwendung und das Recycling in der Produktion zu steigern. Bis 2025 will das Unternehmen die Menge an nicht recyceltem Abfallmaterial im Vergleich zu 2015 um 50 % reduzieren. Die Wiederaufbereitung von gebrauchten Teilen ist bei Scania ebenfalls ein wichtiger Teil des Kreislaufgedankens. Hierbei werden Teile aus der Wertschöpfungskette zurückgeführt, um sie wiederaufzubereiten und über das Scania-Servicenet zu verkaufen oder wieder in Produktionsprozessen zu verwenden.

MAN setzt in seinen Gießereien vorrangig auf die Wiederverwendung von Metallen, um Rohstoffe zu sparen. Am Standort Nürnberg kauft MAN bestimmte Schrotte aus externen Recyclingprozessen auf und verwertet sie weiter. Bereits seit 2020 werden in diesen Werken Späne und Schrott aus der eigenen Produktion im Fertigungsprozess wiederverwendet. MAN bereitet gebrauchte Teile wie Motoren, Kühlwasserpumpen, Kurbelwellen, viele verschiedene Teile für das Laden und Kühlen sowie Antriebsstrangkomponenten auf und vermarktet sie wieder unter der Marke MAN Genuine Parts ecoline. Im Jahr 2022 wurden ca. 3.200 ecoline-Motoren verkauft, beinahe 50 % mehr als im Jahr zuvor.

Navistar konzentriert sich in seinem Ansatz zur Ressourceneffizienz auf die Wiederaufbereitung von gebrauchten Teilen. Das Unternehmen sammelt gebrauchte Teile, schickt sie an eine von vier Einrichtungen, die eine Bewertung von für die Wiederaufbereitung vorgesehenen Teilen durchführen, und lässt sie wiederaufbereiten. Anschließend vertreibt Navistar die wiederaufbereiteten Teile über sein Ersatzteilvertriebsnetz und führt die Teile so in den Produktlebenszyklus zurück. Mehr als 3.000 verschiedene Typen von Einzelteilen werden im Rahmen dieses Prozesses regelmäßig wiederaufbereitet.

Im Berichtsjahr hat VWTB weiter an der Verbesserung seines Wiederaufbereitungsportfolios und der Steigerung des Umsatzes mit 71 (70) wiederaufbereiteten Teilen gearbeitet. Zu den weiteren Bemühungen gehörte die Förderung des Upcyclings von Textilabfällen für das Sozialprojekt von VW, bei dem Näherinnen neue Materialien herstellen. Darüber hinaus hat VWTB das Konzept der Kreislaufwirtschaft in seinem Vertriebszentrum angewendet. Dadurch konnte VWTB aufgrund der Wiederverwendung von Pappe und Kunststoffen für die Verpackung des ausgehenden Transports die Ausgaben für neue Materialien um 25 % reduzieren.

Menschen und Vielfalt

Die Attraktivität und Innovationskraft einer Organisation hängt im Wesentlichen davon ab, wie gut sie die individuellen Fähigkeiten ihrer Mitarbeiter erkennt und nutzt. Gerade vor dem Hintergrund des fortschreitenden Strukturwandels in der Arbeitswelt wird Vielfalt in Bezug auf die Tätigkeitsprofile und Qualifikationen der Mitarbeiter immer wichtiger. Gleichzeitig profitieren sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer von fairen Arbeitsbedingungen und angemessenen Einkommensmöglichkeiten.

Vielfalt und Inklusion

TRATON steht für Chancen für alle. Wir dulden keine Diskriminierung aufgrund von ethnischer oder nationaler Herkunft, Geschlecht, Geschlechtsidentität, Religion, Weltanschauung, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung, Hautfarbe, politischer Einstellung, sozialem Hintergrund oder sonstiger gesetzlich geschützter Merkmale. Wir begrüßen Vielfalt, fördern aktiv Inklusionsbemühungen und schaffen ein Umfeld, in dem die Einzigartigkeit jedes Mitarbeiters im Interesse des Unternehmens wertgeschätzt wird. Grundsätzlich werden unsere Mitarbeiter anhand ihrer Qualifikationen und Fähigkeiten ausgewählt, eingestellt und gefördert. TRATON hat die Kernprinzipien von Vielfalt und Inklusion in

seiner Unternehmenskultur und seiner allgemeinen Strategie verankert. Unsere Selbstverpflichtung für eine vielfältige und integrative Belegschaft haben wir untermauert, in dem wir die Charta der Vielfalt im Jahr 2017 unterzeichnet haben und 2020 Mitglied der „Charta der Vielfalt“ wurden.

Durch die Beschäftigung und Förderung von Mitarbeitern mit einem möglichst breiten Spektrum an Fähigkeiten, Kenntnissen, Hintergründen und Erfahrungen, gehen unsere Marken wichtige Schritte, um eine inklusive Unternehmenskultur zu fördern, die sie als Voraussetzung für ihren Geschäftserfolg betrachten. Das Team für Vielfalt und Inklusion im Konzern, das sich aus Vertretern aller Marken zusammensetzt, soll unsere gemeinsame Strategie, Vision, Aktivitäten und KPIs für Vielfalt und Inklusion in der ganzen TRATON GROUP sicherstellen. Im Einklang mit der Konzernstrategie für Vielfalt und Inklusion sind in den Marken speziell für das Diversitätsmanagement eingerichtete Teams für die Umsetzung und Durchführung geeigneter Maßnahmen und Initiativen verantwortlich.

Der Kern unserer Konzernstrategie für Vielfalt und Inklusion ist unser sogenannter Skill-Capture-Ansatz. Der Skill-Capture-Ansatz zielt darauf ab, Managementteams und Mitarbeiter weiterzuentwickeln, indem kontinuierlich mit Blick auf Vielfalt und Integration sensibilisiert wird und durch Maßnahmen und Verantwortungsübertragung Werte geschaffen werden. Dieser systemische Ansatz hilft Führungskräften und ihren Teams, mit ihren Mitarbeitern gemeinsam dazu beizutragen, dass diese ihr Potenzial voll ausschöpfen können. Um ein umfassendes Bild über die Haltung unserer Mitarbeiter zum Themengebiet Vielfalt und Inklusion zu erhalten, hat TRATON in die jährliche Mitarbeiterbefragung drei Fragen zur Wahrnehmung von Vielfalt und Integration aufgenommen. Damit wollen wir unsere Fortschritte in diesem Bereich messen. Zusammen bilden diese Fragen den Index für Vielfalt und Integration [0–100] ab, bei dem wir im Jahr 2021 eine Gesamtpunktzahl von 80,3 und im Jahr 2022 von 80,5 erreicht haben (ohne Navistar).

Bei Scania begleiten die Skill Capture Ambassadors in einer Beratungsfunktion die gesamte Skill-Capture-Arbeit in ihren Geschäftsbereichen. Fortschrittsberichte bezogen auf Vielfalt und Inklusion (sogenannte „Revisits“) helfen bei der Bewertung, inwieweit Skill Capture in allen Geschäftsprozessen, Aktivitäten und Entscheidungen abgebildet ist. Die Fortschrittsberichte aus dem Jahr 2022 zeigen, dass die globalen Teams im Bereich Skill Capture den Schwerpunkt auf Einstellung von Mitarbeitern, Sensibilisierung, Mentoring,

Geschlechterparität und inklusives Verhalten gelegt haben. Dieser Prozess der Fortschrittsbetrachtung im Bereich Skill Capture ermöglicht die Erfassung von lokal beschlossenen Maßnahmen, die anschließend als Best Practices verbreitet werden. Diese Best Practices bilden eine Toolbox, die von allen genutzt und in ihren Organisationseinheiten umgesetzt werden kann.

Bei MAN wurde 2022 ein webbasiertes Schulungsmodul zum Thema Vielfalt und Inklusion entwickelt, das auf dem Skill-Capture-Konzept basiert. MAN möchte sicherstellen, dass neue Mitarbeiter und Führungskräfte ihren Weg bei MAN mit einem guten Verständnis für Vielfalt und Inklusion beginnen. Daher wurden webbasierte Schulungen in den Onboarding-Prozess aufgenommen. Darüber hinaus ist das Schulungsmodul für alle MAN-Mitarbeiter über das Lernportal des Unternehmens zugänglich.

Navistar hat sich der US-amerikanischen Initiative CEO Action for Diversity & Inclusion angeschlossen. Dabei handelt es sich um das größte, von Vorstandsvorsitzenden geleitete unternehmerische Bekenntnis im Wirtschaftssektor, um Vielfalt und Inklusion am Arbeitsplatz zu fördern.

Um Chancengleichheit für Frauen und Männer bei der Besetzung von Führungspositionen zu schaffen, haben die Marken der TRATON GROUP eine Vielzahl von Ansätzen und Initiativen in ihren Unternehmen verankert. Das Ziel von TRATON ist ein Anteil von 20% Frauen in Führungspositionen bis 2024 und ein Anteil von 30% bis 2029. Um dieses Ziel zu erreichen, entwickeln unsere Marken bezogen auf ihre Bedürfnisse individuelle Ansätze. So unterstützen wir potenzielle Kandidatinnen auf dem Weg in eine Führungslaufbahn durch Personalentwicklungsmaßnahmen wie dem Mentoring-Programm und einem Orientierungsprogramm. Neue Führungskräfte werden geschult, um alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unternehmensweit für das Thema Chancengleichheit zu sensibilisieren.

Beispielsweise ging MAN im Jahr 2022 eine Partnerschaft mit PANDA ein, einer Nichtregierungsorganisation, die sich für die Erhöhung des Anteils von Frauen in Führungspositionen in deutschen Unternehmen einsetzt und Schulungen, Strategien zur Wahrnehmung von Aufstiegsmöglichkeiten, Mentoring und eine Vernetzung von weiblichen Führungskräften und Talenten anbietet. Außerdem arbeitet MAN mit dem Frauen Karriere Index (FKI) zusammen, einer Nichtregierungsorganisation, die Statistiken über die Anzahl

von Frauen und ihre Situation in Hunderten von Unternehmen auf der ganzen Welt erstellt und ihren Mitgliedern Richtgrößen zur Fortschrittsmessung liefert; ergänzt wird das Angebot von FKI durch anschließende Beratungsleistungen. Die Partnerschaften mit diesen Organisationen erweitern erheblich die Bandbreite der dem Management von MAN, dem Team für Vielfalt und Inklusion und den Mitarbeitern allgemein zur Verfügung stehenden Informationen.

Im Jahr 2022 wurden bei VWTB in Brasilien Maßnahmen zur Verbesserung der Rückkehr von Müttern an ihren Arbeitsplatz nach der Entbindung durchgeführt. Der Mutterschaftsurlaub selbst wurde um 60 Tage verlängert, zusätzlich zu den gesetzlich garantierten 120 Tagen. Außerdem wurde für Mütter mit Kindern unter 18 Monaten für bis zu fünf Tage pro Woche Telearbeit genehmigt. VWTB Brasilien unterstützt auch das Programm Aceleradora de Carreiras (Karrierebeschleuniger), das jungen weiblichen Fachkräften ein Mentoring bietet. Ziel des Programms ist es, die Zahl der Frauen in Führungspositionen von Unternehmen zu erhöhen. Im März 2022 wurde VWTB von der Stadt São Paulo für seine strategischen Maßnahmen zur Förderung von Gleichberechtigung und Best Practices bei Unternehmen mit dem sogenannten Diversitätssiegel ausgezeichnet.

Bildung und Humankapital

Das Personalwesen von TRATON verfolgt den Ansatz, für gleiche Bedürfnisse, gleiche Lösungen bereitzustellen. Unter Berücksichtigung der markenspezifischen Besonderheiten sollen auf diese Weise Synergien genutzt und ein Mehrwert für TRATON geschaffen werden. Hierzu treffen sich die Personalvorstände der Marken monatlich, um die vereinbarten konzernweiten Aktivitäten zu besprechen und in der Nachschau zu betrachten. Darüber hinaus überwacht das TRATON HR Management Committee, das sich aus Personalverantwortlichen aller Marken der TRATON GROUP zusammensetzt, die Personalaktivitäten der Gruppe und trifft sich zweimal im Monat. Die folgenden HR-Aktivitäten gelten für die Marken der TRATON GROUP. Seit Juli 2021 ist Navistar ein vollwertiges Mitglied der Gruppe und wird schrittweise in die gemeinsamen HR-Themen einbezogen.

Das TRATON HR Management Committee verwaltet u. a. folgende Aktivitäten:

- **Entwicklungsprogramme:** TRATON bietet markenübergreifende Entwicklungsprogramme, um einen Pool von Spitztalenten innerhalb von TRATON zu schaffen und zu entwickeln. Dazu gehören marken- und programmübergreifendes Mentoring und ein unabhängiges Alumni-Netzwerk.
- **Globale Mobilität:** Unterstützung der Marken, um den länder- und markenübergreifenden Austausch von Mitarbeitern zu ermöglichen, indem eine Reihe von Mobilitätsinstrumenten angeboten wird.
- **Leistungsmanagement:** TRATON zielt darauf ab, eine solide und konsistente Methodik zur Bewertung der Managementleistung im Unternehmen zu etablieren. Dazu ermöglicht das Unternehmen transparente, faire und markenunabhängige Leistungsbewertungen. TRATON hat sich auf eine gemeinsame Methodik für den Managementdialog verständigt.
- **Talentmanagement im Konzern:** Auf Konzernebene organisiert TRATON regelmäßig Treffen zum Talentmanagement, um über bestimmte offene Stellen zu sprechen und den konzerninternen Austausch von Kompetenzen und Talenten zu erleichtern.
- **Mitarbeiterzufriedenheit:** Das „Stimmungsbarometer“ ist die übergreifende Mitarbeiterbefragung in der TRATON GROUP. Ziel der Befragung ist es, die Stimmung innerhalb von TRATON zu erfassen und Verbesserungen in Bereichen wie Arbeitsbedingungen, Informationsfluss, Qualität, Produktivität, Führung und Zusammenarbeit zu ermöglichen. Dazu werden die Befragungsergebnisse diskutiert und durch konkrete Aktionspläne verbessert.

Im Jahr 2022 wurde das Talententwicklungsprogramm der TRATON GROUP mit der Bezeichnung „Management Excellence“ von den Brandon Hall Excellence Awards in der Kategorie Best Advance in Leadership Development mit Silber ausgezeichnet.

Ein Fokusfeld in der Personalarbeit bei TRATON im Jahr 2022 war die Unterstützung der Organisation bei der Verbesserung der Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns. Die Fähigkeit, die strategischen Ziele der Gruppe zu erreichen, hängt davon ab, inwieweit sie in der Lage ist, erfolgreiche Strategien für die Zusammenarbeit über Regionen, Marken und Funktionsbereiche hinweg zu finden und umzusetzen. Zur Unterstützung wurde eine Toolbox entwickelt, die die Zusammenarbeit erleichtert und auf bewährten Best Practices, externem Benchmarking und interner Forschung basiert. Diese Toolbox umfasst ein Diagnoseinstrument mit einer Reihe von kurzen Aktivitäten und Workshops, mit denen potenzielle Verbesserungsbereiche ermittelt werden können. Das trägt zu einer effizienteren Zusammenarbeit zwischen den Teams bei. Darüber hinaus wurden 2022 die Unternehmenswerte in der TRATON GROUP mit dem Ziel überarbeitet, sämtlichen Marken, inklusive Navistar, identische Werte an die Hand zu geben. Die Überarbeitung ist jetzt abgeschlossen und die neuen Unternehmenswerte Kunde zuerst, Verschwendung vermeiden, Respekt, Verantwortung und Teamgeist werden ab 2023 in der TRATON GROUP ausgerollt.

Mit der Personalplanung verfolgt Scania einen strategischen Ansatz zur Entwicklung von Fähigkeiten und zur Förderung von Talenten. Damit soll sichergestellt werden, dass das Unternehmen die richtigen Mitarbeiter und Kompetenzen stets bedarfsgerecht zur Verfügung hat. Über die Scania Academy bietet das Unternehmen eine Reihe von Programmen an, die darauf abzielen, das Wissen und die Kompetenz der Mitarbeiter für die sich dynamisch entwickelnde Transportbranche zu fördern und zu entwickeln. Dazu zählen Umschulungsinitiativen, bei denen Mitarbeiter ohne vorherige Erfahrung in einem bestimmten Bereich auf Entwicklungspfade gebracht werden, die den Übergang des Einzelnen zu einer neuen Karriere im Unternehmen ermöglichen. Die jüngste Initiative war ein Programm für Front-End-Entwickler bei Scania IT. Mit einer unternehmenseigenen Akademie ist Scania in der Lage, die erforderliche Kultur und die notwendigen Kompetenzen im Einklang mit den sich ständig ändernden Geschäftsanforderungen kontinuierlich zu fördern. Programme für Mitarbeiterführung stehen ganz oben auf der Agenda und reichen von Konzepten für Nachwuchsführungskräfte bis hin zur Führungsebene. Hierbei werden Partnerschaften mit Business Schools eingegangen. Neben der individuellen Kompetenzentwicklung bietet die Scania Academy auch Konzepte zur kontinuierlichen Optimierung der Effektivität im Team durch das Konzept der Scania-Teamfabrik. Außerdem wird weiterhin großer Wert auf Lernforschung und Demokratisierung des Lernens gelegt, zum Beispiel durch die Integration von Lernerlebnisplattformen in die Lernsystemlandschaft des Unternehmens.

Bei MAN vermitteln interne Experten im Rahmen des Wissenstransfers spezifische Fachkompetenzen und sorgen so für einen systematischen Wissenstransfer und die Schulung der Mitarbeiter. Darüber hinaus erfordern weltweite strategische und technologische Innovationen wie emissionsfreie Mobilität, Digitalisierung und Automatisierung gezieltere Qualifizierungen und neue Lernformen. Die MAN Academy hat daher ihr Qualifizierungsangebot 2022 erweitert, um diesen Anforderungen Rechnung zu tragen. Bei MAN liegt der Fokus der Aufstiegs- und Anpassungsqualifizierung (Upskilling und Reskilling) weiterhin stark auf der Kompetenzentwicklung in den Bereichen alternative Antriebe, Automatisierung, Autonomes Fahren, Data Science und Softwareentwicklung sowie neue Arbeitsmethoden. Wichtig für alle Qualifizierungsinhalte war auch die Digitalisierung von Lernformaten, insbesondere die Implementierung von externen digitalen Lernplattformen.

Navistar bietet Entwicklungsmöglichkeiten wie das FALD-Programm (Finance and Accounting Leadership Development). Bei diesem Programm handelt es sich um ein dreijähriges Vollzeit-Rotationsprogramm zur Erkundung einer Karriere im Finanz- und Rechnungswesen. Es umfasst das Mentoring und die Interaktion mit Führungskräften, die Unterstützung bei den Studiengebühren und die Möglichkeit, den Standort zu wechseln

Faire Arbeitsbedingungen

Als eines der weltweit führenden Unternehmen in der Nutzfahrzeugindustrie ist TRATON auf qualifizierte und motivierte Mitarbeiter angewiesen. Wir wollen unseren Mitarbeitern ein sicheres und attraktives Arbeitsumfeld bieten, in dem sie ihr volles Potenzial entfalten können. Ermöglicht wird dies durch unsere wertebasierte Kultur der Vielfalt, Offenheit und Transparenz. Wir sind bestrebt, unseren Mitarbeitern attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten. TRATON erkennt das Recht der Mitarbeiter an, Gewerkschaften zu bilden und an Tarifverhandlungen teilzunehmen.

Die Einbeziehung von Arbeitnehmervertretern spielt in den Marken des Konzerns traditionell eine wichtige Rolle. Auf Konzernebene verfügt TRATON über zwei arbeitsrechtliche Foren – den Konzernbetriebsrat der TRATON GROUP und den Betriebsrat der TRATON SE. Mit diesen beiden Gremien soll die multinationale Beteiligung unserer Arbeitnehmervertreter sichergestellt werden. Im Rahmen einer Zusatzvereinbarung mit dem SE-Betriebsrat ermöglicht das Unternehmen sogar die Einladung von Gästen außerhalb der Europäischen Union, sodass Arbeitnehmervertreter aus Standorten in aller Welt an den Sitzungen teilnehmen können. Darüber hinaus vereinbarten Vorstand und Arbeitnehmervertreter

im Jahr 2022, auf der Ebene des SE-Betriebsrats einen Wirtschaftsausschuss zur Information über wirtschaftliche Fragen zu gründen. Das Recht der Arbeitnehmer auf Tarifverhandlungen über Arbeitsbedingungen ist international anerkannt. Bei TRATON gibt es Tarifverträge für die Mehrheit der Mitarbeiter in der gesamten Gruppe.

Faire Arbeitsbedingungen werden in der Erklärung zu Menschenrechten, die 2022 veröffentlicht wurde, auf vielfältige Weise hervorgehoben. Diese Grundsatzklärung gilt für alle Marken der TRATON GROUP. Sie enthält Abschnitte über die Ablehnung von Zwangsarbeit, die Ablehnung von Kinderarbeit und minderjährigen Arbeitskräften sowie die Gleichbehandlung bei der Beschäftigung. Auch die Themengebiete Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen sind Bestandteil der Erklärung. TRATON respektiert das Recht aller Mitarbeiter, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu gründen und ihnen beizutreten, und lehnt jede Form von Diskriminierung aufgrund gewerkschaftlicher Aktivitäten ab. Darüber hinaus unterstreicht die Erklärung zur Menschenrechtspolitik, dass TRATON sich zu seiner Verantwortung für Gesundheit und Sicherheit seiner Mitarbeiter und die kontinuierliche Verbesserung des Arbeitsumfelds bekennt. Die Einhaltung der Arbeitsschutzanforderungen ist Sache der Gesundheits- und Sicherheitssysteme der Marken.

Bei TRATON standen in den vergangenen Jahren die Arbeitsbedingungen, einschließlich flexibler Arbeitszeitmodelle, im Fokus. Um weltweit einheitliche Arbeitsbedingungen zu definieren, hat Scania eine globale Konzernrichtlinie eingeführt, die Mindeststandards bezogen auf Arbeitszeiten, wöchentliche Ruhezeiten, Urlaub und Arbeitsunfähigkeit für seine Mitarbeiter regelt. Die Richtlinie enthält auch Anforderungen für die Einstellung von Mitarbeitern und die Beendigung von Arbeitsverhältnissen. Auf Grundlage der globalen Scania-Prinzipien für Arbeitsbeziehungen wurde zusammen mit Arbeitnehmervertretern ein Labor Relations Improvement Program entwickelt. Dabei handelt es sich um ein auf einem Workshop-Konzept basierendes Tool zur Verbesserung des Dialogs zwischen der Unternehmensleitung und den Arbeitnehmervertretern. Es steht der gesamten Organisation zur Verfügung; der Roll-out des Tools ist derzeit Gegenstand eines Projekts, das Verbesserungspotenziale in den Arbeitsbeziehungen im weiteren Sinne prüft.

Bei MAN in München wird das Konzept der Büroarbeit zukunftsorientiert geändert. Unternehmensleitung und Betriebsrat haben sich auf wesentliche Rahmenbedingungen für die künftige Zusammenarbeit am Standort München verständigt. Seit 2022 können die Mitarbeiter ihre Arbeit individueller und zeitlich und räumlich flexibler gestalten – und zwar dauerhaft. Zudem besteht die Möglichkeit, bis zu 20 Tage pro Kalenderjahr im Ausland innerhalb der Europäischen Union zu arbeiten.

Im Jahr 2022 hat VWTB gemeinsam mit der Gewerkschaft und dem Betriebsrat zwei unterschiedliche Vereinbarungen über flexible Arbeitsbedingungen ausgehandelt. Eine der Vereinbarungen garantiert den Mitarbeitern in Verwaltungsfunktionen oder mit Bürotätigkeit die Möglichkeit von Telearbeit von bis zu drei Tagen pro Woche. Mit dieser Vereinbarung will VWTB die Möglichkeit schaffen, ein flexibleres System für jeden Arbeitsplatz zu haben, das eine bessere Kombination von Teamarbeit und individueller Leistung fördert.

Governance und Ethik

TRATON verpflichtet sich zu einer wertebasierten Unternehmensführung, die eine transparente, risikoorientierte und faire Entscheidungsfindung beinhaltet, die mit den Rechten und Pflichten des Unternehmens im Einklang steht und langfristige Werte für TRATON und seine Stakeholder schafft. Die Einhaltung der geltenden Gesetze und des Verhaltenskodex, unserer Leitlinie für integriertes Handeln, sind die Grundvoraussetzungen dafür. Das Unternehmen stützt sich dabei auf sein Compliance-Management-System und die dafür notwendigen soliden organisatorischen Compliance-Strukturen.

Umweltbewusstes Management und die Einhaltung von Menschenrechtsprinzipien sind für TRATON grundlegend, um sozial und wirtschaftlich verantwortungsvoll zu handeln. Um ihr Engagement für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung zu unterstreichen, ist die TRATON GROUP seit Oktober 2021 Mitglied des UN Global Compact und hat sich u. a. zu Prinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Arbeit, Umwelt und Korruptionsbekämpfung verpflichtet. Gemäß den Richtlinien der Initiative berichtet TRATON im Rahmen seiner Verpflichtung zum UN Global Compact regelmäßig über seine Fortschritte in diesen Bereichen.

Wertebasierte Governance

Integrität ist bei TRATON ein Eckpfeiler unseres unternehmerischen Handelns. Sie bildet die Grundlage für den Ruf der Gruppe, für das Vertrauen unserer Kunden und Geschäftspartner, für das Wohlergehen unserer Mitarbeiter und für unseren langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Der Verhaltenskodex für Mitarbeiter sowie der Code of Conduct für Lieferanten und Geschäftspartner verankern die daraus abgeleiteten ethischen Grundsätze. Darüber hinaus vermittelt TRATON seinen Mitarbeitern durch ein zentrales Richtlinienmanagement konzernweit verbindliche Regeln zu inhaltlichen Fragen. Integrität ist auch in internen Prozessen verankert, zum Beispiel als Kriterium für die Auswahl neuer Führungskräfte.

Im Jahr 2022 hat TRATON das Programm Together4Integrity (T4I) in der TRATON GROUP fortgesetzt. Dieses Programm zielt darauf ab, die Integritäts-, Compliance-, Kultur- und Risikoinitiativen der gesamten Gruppe zu fördern, im Einklang mit den obersten Prioritäten des Unternehmens. Damit soll eine Kultur der Integrität im Unternehmen gestärkt werden. Das Programm zielt darauf ab, eine Reihe von Maßnahmen in verschiedenen Bereichen des Unternehmens umzusetzen. So hat TRATON auf Konzern- und Teilkonzernebene Workshops zum Themengebiet Governance, Risk & Compliance (GRC) organisiert. Ziel dieser Workshops war es, das Bewusstsein für das T4I-Programm zu schärfen und Mitarbeitern aller Ebenen die Möglichkeit zu geben, die Themen Compliance und Integrität zu diskutieren. Im Jahr 2022 haben zudem verschiedene lokale Einheiten in Zusammenarbeit mit ihren Compliance-Verantwortlichen eigene Workshops durchgeführt. Das Feedback aus diesen Workshops wird genutzt, um die Themen Compliance und Integrität bei TRATON kontinuierlich zu stärken.

Compliance

Das Compliance-Management bei TRATON zielt darauf ab, dass alle Mitarbeiter jederzeit und überall in Übereinstimmung mit ethischen Standards, dem Gesetz und internen Richtlinien handeln. Das Compliance-Management-System von TRATON konzentriert sich auf Wirtschaftskriminalität, insbesondere auf Korruptionsbekämpfung, Geldwäscheprevention, Einhaltung kartellrechtlicher Bestimmungen und Achtung der Menschenrechte. TRATON hat ein konzernweites Compliance- und Integritätsprogramm entwickelt, das dazu dienen soll, Compliance-Verstöße zu verhindern, trotz Präventivmaßnahmen auftretende Compliance-Verstöße möglichst frühzeitig aufzudecken und auf diese Compliance-Verstöße zu reagieren.

Navistar gehört seit Mitte 2021 zum Konzern und führt derzeit ein GRC-Integrationsprojekt durch, das darauf abzielt, die Prozesse gemäß den konzernweit geltenden TRATON-Standards weiterzuentwickeln. Die Integration von Navistar in unsere Systeme und Prozesse hat im letzten Jahr deutliche Fortschritte gemacht, das Projekt ist noch nicht abgeschlossen.

Kommunikation und Mitarbeiterschulung spielen bei der präventiven Compliance- und Nachhaltigkeitsarbeit von TRATON über alle Hierarchieebenen hinweg eine zentrale Rolle. TRATON führt regelmäßig Präsenz- und Online-Schulungen zu Compliance- und Integritätsthemen durch. Das Compliance-Schulungsprogramm umfasst Module zum Verhaltenskodex, der Leitlinie des Unternehmens für integriertes Handeln. Es wurde eine webbasierte Schulung entwickelt, die von der GRC-Organisation alle zwei Jahre aktualisiert wird und von den betreffenden Mitarbeitern alle zwei Jahre wiederholt werden muss. Die letzte Aktualisierung der webbasierten Schulung zum Verhaltenskodex fand im Berichtsjahr statt. Mitarbeiter ohne Zugriff auf die webbasierte Schulung erhalten von ihren Vorgesetzten eine persönliche Schulung zum Verhaltenskodex nach einem Train-the-Trainer-Ansatz, die mindestens alle vier Jahre wiederholt wird. Zum 31. Dezember 2022 haben 45.952 Mitarbeiter der TRATON GROUP die webbasierte Schulung zum Verhaltenskodex absolviert, was 96% der TRATON Mitarbeiter entspricht, die dieses Schulungsformat absolvieren müssen.

Darüber hinaus führt TRATON Compliance-Schulungen zu den Themen Korruptionsbekämpfung, Verhinderung von Geldwäsche, Kartellrecht, Wirtschaft und Menschenrechte sowie Whistleblowing durch. Dazu gehören auch allgemeine Schulungen bezüglich Compliance und Integrität für Mitarbeiter in Schlüsselpositionen, beispielsweise Mitglieder des Vorstands. Die jeweiligen Zielgruppen für die einzelnen Schulungen werden auf Grundlage der jeweiligen Risikoexposition der Mitarbeiter definiert. Im Berichtsjahr hat TRATON eine aktualisierte webbasierte Schulung zur Korruptionsbekämpfung eingeführt. Zum 31. Dezember 2022 haben 16.463 Mitarbeiter diese Schulung absolviert, was 47% der TRATON-Mitarbeiter entspricht, die dieses Schulungsformat absolvieren müssen.

Ferner werden Compliance-Schulungen für Geschäftspartner zum Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner durchgeführt. Geschäftspartner mit Vermittlungs- oder Vertretungsfunktion, die einem mittleren oder höheren Korruptionsrisiko ausgesetzt sind, erhalten diese Schulung als Teil ihres Genehmigungsverfahrens über das TRATON Business Partner Approval Tool.

Integrität und gesetzeskonformes Verhalten im Einklang mit gesetzlichen Vorschriften, internen Richtlinien sowie den Prinzipien, die in unserem Verhaltenskodex und dem Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner festgelegt sind, haben bei TRATON höchste Priorität. Um diese Werte zu schützen und mögliche Risiken aufgrund von Regelverstößen zu vermeiden oder zu minimieren, ist es entscheidend, dass etwaige Regelverstöße durch Mitarbeiter, Lieferanten, Geschäftspartner und andere Dritte mit einer Beziehung zu TRATON frühzeitig erkannt, aufgeklärt und abgestellt und, falls erforderlich, Disziplinarmaßnahmen angewendet werden. Aus diesem Grund hat das TRATON Investigation Office die Aufgabe, ein unabhängiges, unparteiisches und vertrauliches Hinweisgebersystem zu betreiben, das Mitarbeitern, Geschäftspartnern und anderen Dritten verschiedene Hinweisgeberkanäle als Anlaufstelle zur Verfügung stellt. Hinweise können auch anonym abgegeben werden, zum Beispiel über das elektronische Hinweisgeberportal („Speak up!“).

Das Hinweisgebersystem von TRATON konzentriert sich auf die Untersuchung möglicher schwerwiegender Verstöße, die der Reputation oder den finanziellen Interessen des Unternehmens großen Schaden zufügen könnten oder bei denen es sich um erhebliche Verstöße gegen die ethischen Grundsätze des Unternehmens handelt. Potenzielle Verstöße gegen den Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner durch Lieferanten sowie Verletzungen der Menschenrechte und Verstöße gegen Umweltgesetze durch direkte und indirekte Lieferanten können ebenfalls an das TRATON Investigation Office gemeldet werden. Das TRATON Investigation Office informiert die zuständigen Abteilungen, die den Sachverhalt entsprechend bearbeiten. Dazu gehört insbesondere, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um Verstöße und/oder Risiken zu minimieren oder zu beenden.

Eine Ermittlung wird erst nach sorgfältiger Prüfung des Sachverhalts und bei einem begründeten Verdacht auf einen Regelverstoß im Rahmen der geltenden Gesetze und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Organisationseinheiten der betroffenen TRATON-Marke eingeleitet. Das Hinweisgebersystem ist so gestaltet, dass es den größtmöglichen Schutz für Hinweisgeber und Betroffene gewährleistet. Während des gesamten Ermittlungsverfahrens gilt strenge Vertraulichkeit und Geheimhaltung. Die Informationen werden im Rahmen eines fairen und schnellen Prozesses geprüft und vertraulich behandelt. Das TRATON Investigation Office soll sicherstellen, dass keine Maßnahmen ergriffen wer-

den, um anonyme Hinweisgeber, die in gutem Glauben berichten, zu identifizieren. Für alle betroffenen Personen gilt die Unschuldsvermutung. Falls erforderlich werden geeignete Disziplinar- und Präventionsmaßnahmen nach einem definierten Verfahren umgesetzt. Im Jahr 2022 hat TRATON mehr als 245 Hinweise erhalten; rund 39,5% dieser Hinweise wurden als potenzielle sonstige oder schwerwiegende Regelverstöße eingehender untersucht. 17,4% aller im Berichtsjahr abgeschlossenen Ermittlungen führten zu Disziplinarmaßnahmen (ohne Navistar).

Menschenrechte

TRATON ist bestrebt, sowohl im eigenen Geschäftsbetrieb als auch in der Zusammenarbeit mit Dritten nachhaltig zu handeln. Dazu gehört die Einhaltung, der Schutz und die Förderung von internen Vorschriften zur Wahrung der Menschenrechte, die weltweit als grundlegende und allgemeingültige Richtlinien gelten. Im Berichtsjahr hat TRATON eine Grundsatzklärung zu Menschenrechten veröffentlicht, die das Bekenntnis von TRATON zur Einhaltung von Menschenrechten widerspiegelt und beschreibt, welche Aktivitäten TRATON zum Schutz von Menschenrechten durchführt.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr unsere menschenrechtsbezogene Risikobewertung erweitert, um unser Verständnis dafür zu verbessern, wie sich bestimmte Menschenrechtsfragen in unserer Geschäftstätigkeit niederschlagen könnten. Dies umfasste die Analyse verschiedener externer und interner Informationsquellen sowie zahlreiche Interviews mit internen Abteilungen und Stakeholdern in aller Welt. Diese spezifischen Risiken wurden dann nach Prioritäten geordnet und dienen nun als Grundlage für die weitere Verbesserung der Wirksamkeit des Systems für Menschenrechtsmanagement.

Der Schutz der Menschenrechte gilt jedoch nicht nur für den operativen Betrieb innerhalb unseres Unternehmens, sondern auch für das Verhalten von und gegenüber Lieferanten und Geschäftspartnern. Wir fordern unsere Lieferanten und Geschäftspartner auf, bei der Auswahl ihrer eigenen Lieferanten und Geschäftspartner auch die Risiken im Zusammenhang mit den Menschenrechten mit einzubeziehen. Unsere Erwartungen an Lieferanten und Geschäftspartner in Bezug auf die Menschenrechte sind im Verhaltenskodex für Lieferanten und Geschäftspartner beschrieben.

Um die Nachhaltigkeitsanforderungen in den Lieferantenbeziehungen zu stärken und neben den ökologischen Aspekten auch den Themenbereich der Menschenrechte zu adressieren, haben unsere Marken eigene Ansätze etabliert. Ein zentrales Instrument in diesem Bereich ist das Nachhaltigkeitsrating (S-Rating), das bei Scania, MAN und VWTB eingesetzt wird (Navistar noch nicht einbezogen).

Das S-Rating dient dazu, die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten zu überprüfen und Möglichkeiten zur kontinuierlichen Verbesserung zu identifizieren. Durch die direkte Kopplung der Nachhaltigkeitsleistung an die Vergabe von Aufträgen ab einem bestimmten Volumen wollen wir gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern ein Signal an unsere Lieferanten und Partner senden, um die Zusammenarbeit zu fördern und so Nachhaltigkeitsaspekte in die Lieferkette einfließen zu lassen. Dabei geht es nicht in erster Linie um den Ausschluss von Lieferanten aus der Lieferkette, sondern vielmehr darum, diejenigen Lieferanten, deren Leistung noch nicht zufriedenstellend ist, zu befähigen, das Rating zu erreichen.

Jeder Verdacht auf Menschenrechtsverletzungen kann über die Whistleblowing-Kanäle der TRATON GROUP gemeldet werden, die internen und externen Hinweisgebern jederzeit zur Verfügung stehen. Menschenrechtsverletzungen werden in der TRATON-Richtlinie über interne Untersuchungen als schwerwiegende Verstöße gegen Rechtsvorschriften definiert. Menschenrechte sind auch Teil des laufenden Compliance-Überwachungssystems, einschließlich der Berichterstattung an relevante Stakeholder, darunter den TRATON-Vorstand, sowie der kontinuierlichen Verbesserung der Maßnahmen in Bezug auf die Menschenrechte. Diese Maßnahmen beinhalten beispielsweise Due-Diligence-Prozesse, die Erarbeitung interner Richtlinien, Schulungen und Kommunikationsmaßnahmen.

Darüber hinaus prüfen wir derzeit die konkreten Anforderungen neuer Vorschriften wie das Gesetz zur Sorgfaltspflicht in der Lieferkette in Deutschland. Dies wird als Grundlage dienen, um unsere Aktivitäten zum Schutz der Menschenrechte weiter zu verfeinern und zu verbessern.

Angaben zur EU-Taxonomie

1. Hintergründe und Ziele

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, mit dem Ziel bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Hierzu wurde der EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums entwickelt, der darauf abzielt, Kapitalströme in nachhaltige Investitionen umzulenken, Nachhaltigkeit in das Risikomanagement einzubeziehen sowie Transparenz und Langfristigkeit zu fördern. Der Aktionsplan umfasst zehn Maßnahmen und enthält als zentralen Bestandteil die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 („Verordnung 2020/852“)¹ sowie die damit verbundenen delegierten Verordnungen (in der Folge zusammen als „EU-Taxonomie“ bezeichnet).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Unter die EU-Taxonomie fallend und somit taxonomiefähig sind dabei solche Wirtschaftstätigkeiten, die in den delegierten Rechtsakten beschrieben werden und für die technische Bewertungskriterien zu den beiden Umweltzielen „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ vorliegen. Als ökologisch nachhaltig, und somit taxonomiekonform, gelten Wirtschaftstätigkeiten, die einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung von mindestens einem von sechs Umweltzielen leisten („wesentlicher Beitrag“), dabei nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung („Do no significant harm“, kurz: „DNSH“) von einem oder mehreren Umweltzielen führen (wesentlicher Beitrag und DNSH werden zusammen als „technische Bewertungskriterien“ bezeichnet) und darüber hinaus bestimmte Mindestschutzstandards einhalten. Die sechs Umweltziele beziehen sich auf:

- Klimaschutz,
- Anpassung an den Klimawandel,
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen,
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft,
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Alle anderen Wirtschaftstätigkeiten stellen sogenannte nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten dar.

¹ Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088.

2. Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2022

Für das Geschäftsjahr 2022 berichtet die TRATON GROUP gemäß Artikel 8 der Verordnung 2020/852 und Artikel 10, Absatz 4 der delegierten Verordnung zu Artikel 8 der voran genannten Verordnung erstmals vollumfänglich über die taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten. Die einmalig für das Geschäftsjahr 2021 vorgesehene verkürzte Berichtspflicht über die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten findet keine Anwendung auf das Geschäftsjahr 2022.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Die Interpretation der TRATON GROUP ist nachstehend dargestellt.

3. Wirtschaftstätigkeiten der TRATON GROUP

Die TRATON GROUP gehört mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar und VWTB zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Das Angebot umfasst Lkw, Busse und leichte Nutzfahrzeuge sowie dazugehörige Finanzdienstleistungen und gliedert sich dabei in die zwei Geschäftsfelder TRATON Operations und TRATON Financial Services.

3.1 Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten

Die Wirtschaftstätigkeiten der TRATON GROUP wurden auf Basis des Geschäftsmodells als Nutzfahrzeughersteller analysiert und fallen gemäß der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige unter den NACE-Code C.29.1.

Hinsichtlich des Umweltziels „Klimaschutz“ gemäß Anhang I zur Verordnung 2020/852 bedeutet dies, dass sofern die Wirtschaftstätigkeit mit der Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung oder Aufrüstung von Fahrzeugen im Zusammenhang steht, diese der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ zugeordnet wird. Die Zuordnung der Wirtschaftstätigkeit erfolgt dabei unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie des zugrunde liegenden Fahrzeugs.

Im Detail werden im Rahmen des Umweltziels „Klimaschutz“ die Herstellung sowie die damit zusammenhängenden Verkäufe aller Neu- und Gebrauchtfahrzeuge (inklusive Verkäufe aus vermieteten Gebrauchtfahrzeugen) und Finanzdienstleistungen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 zugeordnet. Darüber hinaus werden Serviceleistungen in Form von Wartung und Reparatur, einschließlich der dafür verwendeten Originalteile ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zugeordnet. Im Gegensatz dazu zählen Wirtschaftstätigkeiten, bei denen TRATON als Händler von Fahrzeugen oder als Zulieferer von Komponenten und Teilen und nicht als Hersteller auftritt, zu den nicht taxonomiefähigen Aktivitäten. Hierbei handelt es sich um Wirtschaftstätigkeiten, bei denen nicht selbst hergestellte Fahrzeuge durch die Marken der TRATON GROUP vertrieben werden und solchen im Zusammenhang mit der Umsatzlinie „Motoren, Aggregate und Teilelieferungen“. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 in der Umsatzlinie „Sonstiger Umsatz“ ausgewiesen werden, entsprechen nicht den in den delegierten Rechtsakten beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten und wurden daher als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für TRATON keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“ Rechnung tragen.

3.2 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten

Wesentlicher Beitrag

Die in Anhang I zur Verordnung 2020/852 festgelegten Kriterien zur Überprüfung des wesentlichen Beitrags der Wirtschaftsaktivität 3.3 orientieren sich an den jeweiligen Fahrzeugklassen und den damit verbundenen CO₂-Emissionen und Antriebstechnologien. Für die TRATON GROUP erfüllen alle selbst hergestellten, vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) sowie bis zum 31. Dezember 2022 auch selbst hergestellte Busse, die den Anforderungen der Euro 6-Norm Stufe E (Euro 6e-Busse) entsprechen, die Kriterien zum wesentlichen Beitrag. Im Detail bedeutet dies, dass Wirtschaftstätigkeiten, die mit BEVs oder Euro 6e-Bussen in Verbindung stehen, einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

DNSH-Kriterien

Die Analyse der DNSH-Kriterien ist auf Ebene der jeweiligen Standorte erfolgt. Hierbei wurden neben Produktionsstandorten auch Komponentenwerke sowie Forschungs- und Entwicklungseinheiten betrachtet, die in Zusammenhang mit den Fahrzeugen stehen, die die Bewertungskriterien für den wesentlichen Beitrag erfüllen oder in den kommenden fünf Jahren erfüllen werden. Der Großteil der in die Analyse einbezogenen Standorte entfällt auf Länder innerhalb der EU sowie auf die USA und Südamerika. Die EU-Taxonomie unterliegt in Bezug auf die DNSH-Kriterien Auslegungsunsicherheiten und geht vermeintlich über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort ggf. abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Für die Bewertung der DNSH-Kriterien wurden die im Jahr 2022 in der EU für den laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Vorschriften sowie interne Richtlinien und Prozesse zugrunde gelegt. Für Standorte außerhalb der EU wurden landesspezifische Regularien sowie interne Prozesse zugrunde gelegt. Die Prüfung der DNSH-Kriterien verlief für die in die Analyse einbezogenen 27 Standorte positiv. Im Folgenden wird der Ansatz der TRATON GROUP zur Beurteilung der DNSH-Kriterien im Detail dargestellt.

Anpassung an den Klimawandel

Zur Identifikation der Standorte, die durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden könnten, wurde eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt. Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von TRATON basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP)-8.5 Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und ggf. notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für die Analyse der Erfüllung des DNSH-Kriteriums wurden Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVPs), ISO 14001-Zertifikate, lokale Gesetzgebungen, interne Richtlinien und Prozesse sowie weitere externe Datenquellen herangezogen. Um einen guten Zustand von Gewässern und ein gutes ökologisches Potenzial zu erzielen, werden Risiken einer Umweltschädigung im Zusammenhang mit der Erhaltung der Wasserqualität und der Vermeidung von Wasserknappheit ermittelt und analysiert. Bei Standorten mit einem erhöhten Risiko werden Gegenmaßnahmen wie der Bau von werkseigenen Kläranlagen eingeleitet.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Nachhaltigkeit ist ein in den Marken der TRATON GROUP fest verankertes Konzept. Innerhalb der von TRATON festgelegten strategischen Schwerpunktbereiche ist der Übergang zur Kreislaufwirtschaft fest verankert. Im Einzelnen wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Die DNSH-Kriterien dieses Umweltziels fordern, dass die jeweilige Wirtschaftstätigkeit nicht zur Herstellung, zum Inverkehrbringen oder zur Verwendung von gelisteten Chemikalien aus einer Reihe von EU-Chemikalienverordnungen und -richtlinien führt. Die Einhaltung der Verordnungen wird mittels implementierter Prozesse sowie dahinterliegender Materialdatenbanken in Bezug auf die für den laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Vorschriften sichergestellt.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Sofern biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, erfolgte eine Beurteilung der damit verbundenen Risiken und Auswirkungen auf das Gebiet. Falls notwendig, werden Kompensationsmaßnahmen wie Baumpflanzungsprogramme durchgeführt.

Mindestschutz

Im Rahmen des Mindestschutzes ist sicherzustellen, dass die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie die Leitprinzipien aus der Internationalen Charta der Menschenrechte befolgt werden. Bei der Analyse wurden die Empfehlungen zum Mindestschutz der Platform on Sustainable Finance vom Oktober 2022 zugrunde gelegt. Gemäß der Empfehlung ist sicherzustellen, dass TRATON über wirksame Prozesse, Kontrollen und Compliance-Maßnahmen hinsichtlich der folgenden vier Kernthemen verfügt:

- Menschenrechte, einschließlich Arbeitnehmerrechte
- Bestechung/Korruption
- Besteuerung
- Fairer Wettbewerb

TRATON orientiert sich an der Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht, wie sie in den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen gefordert wird, was sich in diversen konzernweiten Richtlinien und dem TRATON-Code-of-Conduct manifestiert. Darüber hinaus erkennt TRATON die Internationale Menschenrechtscharta an und stützt seinen Ansatz in Bezug auf Menschenrechte auf die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und die Kernübereinkommen der ILO.

Durch regelmäßige Risikoanalysen erfolgen eine Identifizierung und Bewertung, sowie die Ergreifung von Maßnahmen zur Verhinderung, Beendigung und Abschwächung negativer Auswirkungen. Die Wirksamkeit der Umsetzung der zugrunde liegenden Regularien wird unter Rückgriff auf das interne Kontrollsystem überprüft. Regelmäßige konzernweite Kommunikation in Bezug auf Compliance und Integrität erfolgt hierarchiestufen- und markenübergreifend über diverse Kanäle und fördert das Bewusstsein der Mitarbeiter für ethisches Verhalten. Darüber hinaus verfügt TRATON über verschiedene Hinweisgeberkanäle zur Meldung von Verstößen zu jeder Zeit, in allen Sprachen sowie auf Wunsch auch anonym. Im Ergebnis stellt TRATON somit sicher, dass die Vorgaben zum Mindestschutz eingehalten werden.

4. Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie

Die Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI) für das Geschäftsjahr 2022 umfassen erstmals die taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben der TRATON GROUP. Die Spezifikation der KPIs bestimmt sich nach Maßgabe von Anhang I der delegierten Verordnung zu Artikel 8 der Verordnung 2020/852. Es wurden ausschließlich Transaktionen mit Dritten berücksichtigt. Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben beziehen sich vollumfänglich auf das Umweltziel „Klimaschutz“.

Zur Ermittlung der prozentualen Anteile wurden die taxonomiefähigen sowie taxonomiekonformen Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben jeweils ins Verhältnis zu den Gesamtumsatzerlösen, den gesamten Investitions- bzw. gesamten Betriebsausgaben im Sinne der EU-Taxonomie gesetzt.

4.1 Umsatzerlöse

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter Umsatz in Mio €	Umsatzanteil in % ²	Erfüllung der Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ¹		DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)											
				Klimaschutz in % ²	Anpassung an den Klimawandel in % ²	Klimaschutz (J/N)	Anpassung an den Klimawandel (J/N)	Wasser- und Meeresressourcen (J/N)	Kreislaufwirtschaft (J/N)	Umweltverschmutzung (J/N)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (J/N)	Mindestschutz (J/N)	Taxonomiekonformer Umsatzanteil 2022 in % ²	Kategorie („Ermöglichende Tätigkeiten“) (E)	Kategorie („Übergangs- tätigkeiten“) (T)		
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																	
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																	
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	C.29.1	496	1%	1%	-	J	J	J	J	J	J	J	J	J	1%	E	-
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	C.29.1	496	1%	1%	-	J	J	J	J	J	J	J	J	J	1%	E	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomie- konforme Tätigkeiten) (A.2)																	
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	C.29.1	37.592	93%														
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomie- konforme Tätigkeiten) (A.2)	C.29.1	37.592	93%														
Total (A.1 + A.2)	-	38.087	94%														
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	-	2.247	6%														
Gesamt (A + B)	-	40.335	100%														

1 Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zu den restlichen Umweltzielen sind noch nicht geregelt.

2 Prozentuale Angabe bezieht sich auf die gesamten Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie.

Die Ermittlung der Umsatzerlöse erfolgte auf Basis der im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 in der Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 berichteten Umsätze (Nenner), die sich im Geschäftsjahr 2022 auf 40,3 Mrd € beliefen.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 entfielen davon 38,1 Mrd € bzw. 94% vom Umsatz der TRATON GROUP, der als taxonomiefähig klassifiziert wurde. Hierin sind insbesondere Umsätze aus dem Verkauf, der Vermietung und Finanzierung von selbsthergestellten Neu- und Gebrauchtfahrzeugen sowie Umsätze aus Originalteilen und Werkstattleistungen enthalten. Umsätze aus dem Verkauf von nicht selbst hergestellten Fahrzeugen oder Umsätze aus der Umsatzlinie „Motoren, Aggregate und Teilelieferungen“ sind hingegen nicht enthalten. Weitere nicht taxonomiefähige Umsätze befinden sich in der Position „Sonstiger Umsatz“ des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2022.

Unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien und des Mindestschutzes beliefen sich die taxonomiekonformen Umsatzerlöse 2022 auf 496 Mio €, bzw. auf 1% vom Umsatz der TRATON GROUP.

4.2 Investitionsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Investitionsausgaben in Mio €	Anteil Investitionsausgaben in % ²	Klimaschutz in % ²	Erfüllung der Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ¹	DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)										
						Anpassung an den Klimawandel in % ²	Klimaschutz (J/N)	Anpassung an den Klimawandel (J/N)	Wasser- und Meeresressourcen (J/N)	Kreislaufwirtschaft (J/N)	Umweltverschmutzung (J/N)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (J/N)	Mindestschutz (J/N)	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben 2022 in % ²	Kategorie („Ermöglichende Tätigkeiten“) (E)	Kategorie („Übergangstätigkeiten“) (T)
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	C.29.1	478	12%	12%	–	J	J	J	J	J	J	J	J	12%	E	–
Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	C.29.1	478	12%	12%	–	J	J	J	J	J	J	J	J	12%	E	–
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)																
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	C.29.1	3.310	85%													
Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)	C.29.1	3.310	85%													
Total (A.1 + A.2)	–	3.787	97%													
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																
Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	–	111	3%													
Gesamt (A + B)	–	3.898	100%													

1 Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zu den restlichen Umweltzielen sind noch nicht geregelt.

2 Prozentuale Angabe bezieht sich auf die gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie.

Die Ermittlung der Investitionsausgaben erfolgte auf Basis der im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 enthaltenen Zugänge und Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen bei Immateriellen Vermögenswerten (siehe Anhangsangabe „19. Immaterielle Vermögenswerte“), Sachanlagen (siehe Anhangsangabe „20. Sachanlagen“) und Vermieteten Vermögenswerten (siehe Anhangsangabe „21. Vermietete Vermögenswerte“), die sich im Geschäftsjahr 2022 auf 3,9 Mrd € beliefen. Zugänge zu Geschäfts- oder Firmenwerten wurden dabei nicht im Nenner berücksichtigt.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 entfielen davon 3,8 Mrd € bzw. 97% der Investitionsausgaben der TRATON GROUP, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin sind insbesondere solche Investitionsausgaben enthalten, die in direktem Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten stehen. Investitionen für die Verwaltung oder den Vertrieb dienen überwiegend der Ausführung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und sind somit einbezogen worden. Investitionsausgaben mit Bezug zu nicht selbst hergestellten Fahrzeugen oder zum Geschäft mit „Motoren, Aggregaten und Teilelieferungen“ sind hingegen nicht taxonomiefähig. Ebenfalls ausgenommen sind Investitionsausgaben in „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“, da diese keine wirtschaftliche Notwendigkeit zur Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien für TRATON darstellen.

Unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien und des Mindestschutzes beliefen sich die taxonomiekonformen Investitionsausgaben 2022 auf 478 Mio €, bzw. auf 12% der Investitionsausgaben der TRATON GROUP. Soweit möglich, wurden die Investitionsausgaben unmittelbar BEVs und Euro 6e-Bussen zugeordnet. Investitionsausgaben, die nicht unmittelbar zuzuordnen waren, wurden anteilig über markenspezifische Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Die Verteilungsschlüssel basieren auf der vom Vorstand verabschiedeten Fünfjahresplanung und setzen die geplante Fünfjahresproduktion von BEVs ins Verhältnis zur geplanten Gesamtproduktion über fünf Jahre. Da Euro 6e-Busse im Jahr 2022 letztmalig die Kriterien zum wesentlichen Beitrag erfüllen, wurden sie im Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt.

Die in den Investitionsausgaben enthaltenen Zugänge zu Vermieteten Vermögenswerten stellen einen wesentlichen Anteil der Gesamtinvestitionsausgaben, gemäß der EU-Taxonomie, für die TRATON GROUP dar. Hierin enthalten sind überwiegend veräußerte Fahrzeuge mit Rückkaufvereinbarung, die weiterhin bei der TRATON GROUP im Rahmen eines Leasingverhältnisses bilanziert werden und die somit nur bedingt darüber Auskunft geben, wie stark TRATON in die Elektrifizierung von Fahrzeugen investiert. Bei isolierter Betrachtung der aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit Bezug zu BEVs im Verhältnis zu den gesamten aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten würde der Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben signifikant höher ausfallen.

Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres gliedern sich wie folgt auf:

in Mio €	2022
Taxonomiekonforme Investitionsausgaben des Berichtsjahres	479
davon auf Immaterielle Vermögenswerte entfallend	205
davon auf Sachanlagen entfallend	148
davon auf Vermietete Vermögenswerte entfallend	127

Im Jahr 2022 emittierte Scania eine grüne Anleihe in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd SEK (271 Mio €) zur Finanzierung von Investitionen in die Entwicklung batterieelektrischer Fahrzeuge. Im Berichtsjahr wurden davon bereits 178 Mio € zur Finanzierung taxonomiekonformer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verwendet, wovon 98 Mio € auf taxonomiekonforme Investitionsausgaben und 80 Mio € auf taxonomiekonforme Betriebsausgaben entfallen. Zur Aufteilung der verwendeten Bondemissionen auf Investitions- und Betriebsausgaben wurden diese ins Verhältnis zu den gesamten taxonomiekonformen Forschungs- und Entwicklungskosten des Geschäftsjahres gesetzt. Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Investitionsausgaben entfallenden Anteils der Bondemissionen, beläuft sich der bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben an den gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie auf 10%.

4.3 Betriebsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Betriebsausgaben in Mio. €	Anteil Betriebsausgaben in % ²	Klimaschutz in % ²	Erfüllung der Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ¹	DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)										
						Anpassung an den Klimawandel in % ²	Klimaschutz (J/N)	Anpassung an den Klimawandel (J/N)	Wasser- und Meeresressourcen (J/N)	Kreislaufwirtschaft (J/N)	Umweltverschmutzung (J/N)	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (J/N)	Mindestschutz (J/N)	Taxonomiekonforme Betriebs- ausgaben 2022 in % ²	Kategorie („Ermöglichende Tätigkeiten“) (E)	Kategorie („Übergangs- tätigkeiten“) (T)
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	C.29.1	238	16%	16%	-	J	J	J	J	J	J	J	J	16%	E	-
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	C.29.1	238	16%	16%	-	J	J	J	J	J	J	J	J	16%	E	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomie- konforme Tätigkeiten) (A.2)																
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	C.29.1	1.171	79%													
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)	C.29.1	1.171	79%													
Total (A.1 + A.2)	-	1.409	95%													
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	-	75	5%													
Gesamt (A + B)	-	1.484	100%													

1 Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zu den restlichen Umweltzielen sind noch nicht geregelt.

2 Prozentuale Angabe bezieht sich auf die gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie.

Die Ermittlung der Betriebsausgaben erfolgt auf Basis der nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, wie sie in der Anhangsangabe „**11. Funktionskosten – Umsatzkosten**“ des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2022 ausgewiesen werden und errechnen sich als Primäre F&E-Kosten abzüglich aktivierter Entwicklungskosten. Daneben werden

- Aufwendungen für die Instandhaltung von eigenen oder gemieteten Immobilien und sonstigen Vermögenswerten, und
- Aufwendungen, die kurzfristigen Leasingverhältnissen (maximal 12 Monate) zuzuordnen sind und nicht als Nutzungsrecht in der Bilanz aktiviert wurden,

in die Ermittlung des Nenners des KPI einbezogen. Insgesamt belaufen sich die Betriebsausgaben der TRATON GROUP gemäß EU-Taxonomie im Geschäftsjahr auf 1,5 Mrd Mio €.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 entfielen davon 1,4 Mrd €, bzw. 95% der Betriebsausgaben der TRATON GROUP, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Analog den Investitionsausgaben sind hierin lediglich Betriebsausgaben enthalten, die in direktem Zusammenhang mit taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten anfallen. Betriebsausgaben, die mit nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten, wie z. B. dem Geschäft mit Motoren, Aggregaten und Teilleistungen zusammenhängen, wurden somit nicht im Zähler berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien und des Mindestschutzes belaufen sich die taxonomiekonformen Betriebsausgaben auf 238 Mio €, bzw. auf 16% der Betriebsausgaben der TRATON GROUP. Soweit möglich, wurden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben unmittelbar BEVs und Euro 6e-Bussen zugeordnet. Betriebsausgaben, die nicht unmittelbar zuzuordnen waren, wurden anteilig über markenspezifische Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Dabei wurden die gleichen Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallenden Anteils der Bondemissionen, beläuft sich der bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben an den gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie auf 11%.

Von den gesamten taxonomiekonformen Betriebsausgaben des Berichtsjahres beziehen sich 227 Mio € auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten.

4.4 Angaben zum Capex-Plan

Gemäß der EU-Taxonomie gliedern sich die taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres in a) Investitionsausgaben, die sich auf Vermögenswerte oder Prozesse beziehen, die bereits mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, und b) Investitionsausgaben, die Teil eines Plans zur Ausweitung taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten, oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten, sind (Capex-Plan). Der Capex-Plan stellt den gesamten Kapitalaufwand gemäß EU-Taxonomie dar. Dies beinhaltet die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und innerhalb der nächsten fünf Jahre zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Im Rahmen der Zuordnung wurden taxonomiekonforme Zugänge zu Vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeugleasing) in Gänze als solche Investitionsausgaben berücksichtigt, die bereits mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, weil die zugrunde liegenden Fahrzeuge bereits heute hergestellt und taxonomiekonform sind. Taxonomiekonforme Zugänge zu Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden hingegen anteilig unter Zuhilfenahme eines Verteilungsschlüssels dem Capex-Plan zugeordnet. Der Verteilungsschlüssel setzt das Produktionsvolumen der taxonomiekonformen Fahrzeuge des Berichtsjahres ins Verhältnis zum durchschnittlichen taxonomiekonformen Produktionsvolumen gemäß der Fünfjahresplanung. Der darüber hinausgehende Anteil wurde dem Capex-Plan zugeordnet. Da Euro 6e-Busse im Jahr 2022 letztmalig die Kriterien zum wesentlichen Beitrag erfüllen, entfallen diesbezügliche Investitionen nicht auf den Capex-Plan. Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 336 Mio € dem Capex-Plan zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 216 Mio €. Der gesamte Kapitalaufwand des Capex-Plans, der im Berichtszeitraum und während der Fünfjahresplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 5,2 Mrd €.

Weitere Informationen zum Geschäftsjahr 2022

1. Erklärung zur Unternehmensführung¹

Corporate Governance bildet bei TRATON den Rahmen für die Leitung und Überwachung von Unternehmen und Konzern. Eine gute Corporate Governance bildet die Grundlage für eine verantwortungsvolle Führung und Kontrolle unseres Unternehmens sowie einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Gleichzeitig fördert eine gute Corporate Governance das Vertrauen der Finanzmärkte, unserer Anleger, Kunden, Geschäftspartner und Mitarbeiter in unser Unternehmen, unseren Konzern und unsere Arbeit.

Unsere Unternehmensführung wird bestimmt durch die geltenden Gesetze, unsere Satzung, interne Regularien und Leitlinien sowie durch nationale und internationale Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung (Corporate Governance). Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) stellt die für TRATON geltenden aktienrechtlichen Vorschriften dar und gibt Empfehlungen und Anregungen für eine verantwortungsvolle und transparente Corporate Governance entsprechend den anerkannten Standards.

I. Corporate Governance bei TRATON

Vorstand und Aufsichtsrat von TRATON haben sich eingehend mit dem Corporate-Governance-System und der Erfüllung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK beschäftigt. Sie sind sich bewusst, dass gute und transparente Corporate Governance, die sowohl nationalen als auch internationalen Standards folgt, für eine verantwortungsbewusste und langfristig ausgerichtete Unternehmensführung von wesentlicher Bedeutung ist.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE gaben im Dezember 2022 die jährliche Entsprechenserklärung mit folgendem Wortlaut ab:

„Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der

Fassung vom 28. April 2022 („Kodex“) im Zeitraum seit Bekanntmachung des Kodex mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen wurde und weiterhin entsprochen wird:

1. Der Empfehlung A.3 (Nachhaltigkeitsbezogene Ziele in Risikomanagement- und Internem Kontrollsystem) wird insoweit nicht gefolgt, als TRATON zwar bereits heute über Risikomanagement- und Interne Kontrollsysteme verfügt, die auch ausgewählte Nachhaltigkeitsziele berücksichtigen. Aufgrund des Umfangs und der Dynamik des Themas hat TRATON jedoch ein Projekt initiiert mit dem Ziel, Nachhaltigkeitsaspekte in den Risikomanagement- und Internen Kontrollsystemen zukünftig noch umfassender zu adressieren. Deshalb wird bis zur Umsetzung des Projekts vorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung A.3 erklärt.
2. Der Empfehlung C.1 Satz 3 (Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte in Kompetenzprofil) wurde insoweit nicht gefolgt, als dass in das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats erst seit der vertieften Beratung und anschließenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats am 25. November 2022 explizit eine Komponente in Bezug auf Expertise in den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen aufgenommen wurde. Seit dem 25. November 2022 wird dieser Empfehlung somit entsprochen.
3. Der Empfehlung in C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstandsmandat) wird insoweit nicht gefolgt, als der Vorsitzende des Aufsichtsrats neben dem Mandat in der TRATON SE noch ein weiteres Mandat als Vorsitzender des Aufsichtsrats der börsennotierten VOLKSWAGEN AG sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahrnimmt und zudem Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE ist. Die VOLKSWAGEN AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Gleichwohl sind wir der Auffassung, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.
4. Hinsichtlich der Empfehlung in C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen) sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Es wird daher vorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex erklärt. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung in C.13 gerecht zu werden.

¹ Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und gemäß § 315d HGB ist Teil des Zusammengefassten Lageberichts und wird nicht in die Prüfung einbezogen.

5. Gemäß Empfehlung G.8 (Nachträgliche Änderung Zielwerte oder Vergleichsparameter) soll eine nachträgliche Änderung der Zielwerte oder der Vergleichsparameter der variablen Vergütung ausgeschlossen sein. Am 9. Juni 2022 hat die ordentliche Hauptversammlung der TRATON SE ein angepasstes Vergütungssystem gebilligt, das unter anderem eine Verkürzung des Bemessungszeitraums der Tantieme von zwei Jahren auf ein Jahr vorsieht. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, das gebilligte Vergütungssystem rückwirkend zum 1. Januar 2022 umzusetzen. Aufgrund der Umstellung wurde einmalig für das Jahr 2022 eine nachträgliche Änderung der Vergleichsparameter im Sinn von Empfehlung G.8 vorgenommen. Insoweit wurde im Juni 2022 vorübergehend eine Abweichung von Empfehlung G.8 erklärt. Eine Änderung der Ziele und Zielwerte der Tantieme ist damit nicht verbunden. Es ist vorgesehen, dieser Empfehlung ab dem kommenden Jahr wieder zu entsprechen.
6. Der Empfehlung in G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap) wird nicht entsprochen. Gemäß der Empfehlung G.13 Satz 1 sollen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied bei vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit den Wert von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten (Abfindungs-Cap) und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten. Aus Sicht des Vorstands und des Aufsichtsrats der TRATON SE ist nicht eindeutig, ob sich die Empfehlung G.13 Satz 1 nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Im Juli 2020 schied unter anderem Herr Joachim Drees einvernehmlich aus dem Vorstand aus. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Drees und der TRATON SE besteht im Einvernehmen mit Herrn Drees auch nach seinem Ausscheiden weiter und läuft – vorbehaltlich einer früheren Kündigung durch Herrn Drees – noch für mehr als zwei Jahre seit dem Ausscheiden von Herrn Drees.

Entsprechend erhält Herr Drees zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden. Diese Vergütung kam auch im Zeitraum seit der Abgabe der letzten Entsprechenserklärung zur Auszahlung. Vor diesem Hintergrund erklären Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE höchstvorsorglich eine Abweichung von der Empfehlung G.13 Satz 1.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE erklären ferner, dass den vom Bundesministerium der Justiz am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“

in der Fassung vom 16. Dezember 2019 im Zeitraum seit Abgabe der letzten regulären Entsprechenserklärung im Dezember 2020 bis zum Inkrafttreten des aktuellen Kodex mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen wurde:

- C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstandsmandat)
- C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)
- G.8 (nachträgliche Änderung Zielwerte oder Vergleichsparameter) – seit der ordentlichen Hauptversammlung am 9. Juni 2022
- G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap)

Zur Begründung der vorgenannten Abweichungen wird auf die obenstehenden entsprechenden Begründungen zum aktuellen Kodex verwiesen.“

Die Entsprechenserklärung ist im Internet verfügbar unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>.

Schwedischer Corporate Governance Kodex

Darüber hinaus hat TRATON eine Erklärung hinsichtlich der Abweichungen der Corporate Governance von TRATON gegenüber dem schwedischen Corporate Governance Kodex veröffentlicht. Diese ist ebenfalls verfügbar unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html>.

Nach dem schwedischen Corporate Governance Kodex können Unternehmen, die in Schweden gelistet sind, entscheiden, ob sie den schwedischen Kodex einhalten oder ob sie sich an entsprechende lokale Regelungen von Ländern, in denen die Gesellschaften ihren Sitz haben, halten. TRATON hat sich entschieden, den Deutschen Corporate Governance Kodex und nicht den schwedischen Corporate Governance Kodex zu befolgen.

Hauptversammlung

In der Hauptversammlung einer Europäischen Aktiengesellschaft üben die Aktionäre ihre Rechte in den Angelegenheiten der Gesellschaft aus. Dies beinhaltet die Stimmrechtsausübung der Aktionäre, die Informationsbeschaffung sowie den Dialog mit Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Hauptversammlung der TRATON SE gewährleistet diese Rechte der Aktionäre umfassend. Die Einberufung zur Hauptversammlung wird entsprechend den gesetzlichen Fristen im Bundesanzeiger veröffentlicht und ab diesem Zeitpunkt inklusive aller Berichte und Vorlagen für die Hauptversammlung auch auf der Internetseite der TRATON SE zur Verfügung gestellt.

Um den Aktionären die persönliche Wahrnehmung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung zu erleichtern, besteht neben der Möglichkeit zur Bevollmächtigung eines Kreditinstituts, von Aktionärsvereinigungen oder anderen Personen das Angebot, einen Mitarbeiter von TRATON als Stimmrechtsvertreter zu bevollmächtigen.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die ordentliche Hauptversammlung am 9. Juni 2022 als virtuelle Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie durchgeführt.

Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Zusammensetzung und Arbeitsweise ihrer Ausschüsse

Die TRATON SE hat eine duale Struktur mit einem Vorstand und einem Aufsichtsrat. Beide Gremien arbeiten im Sinne des Unternehmens eng zusammen.

Der Vorstand der Gesellschaft besteht derzeit aus sechs Mitgliedern. Ausschüsse des Vorstands bestehen nicht. Zu seiner Zusammensetzung wird auf die Anhangsangabe „50. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate“ im Konzernabschluss verwiesen.

Der Vorstand nimmt eigenverantwortlich die geschäftsleitenden und operativen Aufgaben wahr. Sein Verantwortungsbereich erstreckt sich insbesondere auf die strategische Ausrichtung der TRATON GROUP. Er stimmt diese mit dem Aufsichtsrat ab. Er ist ferner für die Aufstellung der Jahresabschlüsse sowie Zwischenmitteilungen verantwortlich und sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien.

Die verschiedenen Aufgabengebiete des Vorstands sind den einzelnen Vorstandsressorts im Rahmen des Geschäftsverteilungsplans zugeordnet. Im Plenum behandelt der Vorstand alle wesentlichen Entscheidungen und Maßnahmen; die dem Gesamtvorstand vorbehaltenen Entscheidungen und Maßnahmen ergeben sich aus den Festlegungen in der Geschäftsordnung des Vorstands.

Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Planung und der Situation des Unternehmens, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance. Der Aufsichtsrat überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. In Entscheidungen von grundlegender Bedeutung ist der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Der Vorstand sorgt außerdem für eine offene und transparente Unternehmenskommunikation.

Nach der vom Aufsichtsrat getroffenen Festlegung zur Altersgrenze für Vorstandsmitglieder sollen Bestellungen für Mitglieder des Vorstands in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres enden. Eine Verlängerung um maximal drei weitere Jahre ist möglich.

Entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes sowie der Empfehlung E.3 des DCGK übernehmen Vorstandsmitglieder Nebentätigkeiten nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats.

Interessenskonflikte wurden im Berichtsjahr weder von Vorstands- noch von Aufsichtsratsmitgliedern angezeigt.

Der Aufsichtsrat hat demgegenüber überwachende und beratende Funktionen. Bei bestimmten, im Gesetz, in der Satzung oder in der Geschäftsordnung des Vorstands festgelegten, wesentlichen Geschäftsvorgängen ist die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich. Zur Aufgabenerfüllung und Zusammenarbeit mit dem Vorstand wird ergänzend auf den „Bericht des Aufsichtsrats“ verwiesen.

Der paritätisch besetzte Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht satzungsgemäß aus 20 Mitgliedern, von denen je die Hälfte Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind. Aufgrund einer Mandatsniederlegung auf Anteilseignerseite besteht der Aufsichtsrat derzeit aus 19 Mitgliedern.

Der Aufsichtsrat der TRATON SE strebt angesichts des betriebenen Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- mindestens drei Aufsichtsratssitze für Personen, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern;
- mindestens zwei Aufsichtsratssitze auf Anteilseignerseite für Personen, die keine potenziellen Interessenskonflikte aufweisen und unabhängig im Sinne des Kodex sind;
- dem Aufsichtsrat soll keine Person angehören, die eine Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausübt;
- bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben oder dem Aufsichtsrat der Gesellschaft bereits seit mehr als 15 Jahren angehören.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

Als unabhängige Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß dem DCGK werden nach Einschätzung der Anteilseignerseite Frau Macpherson sowie die Herren Dr. Kirchmann, Dr. Schmid und Witter angesehen.

Darüber hinaus soll der Aufsichtsrat der TRATON SE in seiner Gesamtheit über folgende Kompetenzen verfügen:

- Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Unternehmen selbst;
- Führungs- oder Überwachungserfahrung in anderen mittelgroßen oder großen Unternehmen;
- Erfahrung in für die TRATON GROUP bedeutsamen Bereichen, wie zum Beispiel Maschinenbau, Fahrzeugbau und Informationstechnologie;
- Kenntnisse des Kapitalmarktes;
- Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand;
- Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung;
- Sachverstand auf den Gebieten Recht und Compliance;
- Expertise in den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.

Der aktuelle Stand der Ausfüllung des Kompetenzprofils ergibt sich aus der nachfolgenden Qualifikationsmatrix:

Vorgabe Kompetenzprofil	Mitglieder des Aufsichtsrats																		
	Pötsch	Lyngsie	Bechstädt	Cavallo	Carlquist	Dr. Döss	Kerner	Kilian	Dr. Kirchmann	Dr. Kuhn-Piëch	Lorentzon	Luthin	Macpherson	Dr. Dr. Porsche	Schmid	Schmur	Sedlmaier	Wansch	Witter
Kenntnisse und Erfahrungen aus dem Unternehmen selbst	X	X			X		X	X	X	X	X	X		X		X	X	X	
Führungs- oder Überwachungserfahrung in anderen mittelgroßen oder großen Unternehmen	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Erfahrung in für die TRATON GROUP bedeutsamen Bereichen, wie zum Beispiel Maschinenbau, Fahrzeugbau und Informationstechnologie	X	X			X				X		X	X			X		X	X	
Kenntnisse des Kapitalmarktes	X		X	X		X	X	X	X				X		X				X
Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand	X		X	X		X	X	X	X							X			X
Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung oder Abschlussprüfung	X		X						X						X	X			X
Sachverstand auf den Gebieten Recht und Compliance	X		X	X		X	X	X	X	X			X						X
Expertise in den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen	X	X	X	X		X	X	X	X	X						X	X		X

Entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes und der Empfehlung des DCGK verfügen Herr Witter und Herr Bechstädt über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung (einschließlich interne Kontroll- und Risikomanagementsysteme) und Abschlussprüfung.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet. Die Lebensläufe der Mitglieder des Aufsichtsrats sind, jährlich aktualisiert, unter <https://traton.com/de/unternehmen/Aufsichtsrat.html> abrufbar.

Für die Besetzung des Aufsichtsrats gilt gemäß § 17 Abs. 2 SE-Ausführungsgesetz im Übrigen die gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern. Diese Voraussetzungen sind für den Aufsichtsrat der TRATON SE erfüllt. Ebenfalls sind diese Quoten für die Seite der Anteilseigner sowie der Arbeitnehmer eigenständig erfüllt.

Der Aufsichtsrat hat zwei paritätisch besetzte Ausschüsse, das Präsidium und den Prüfungsausschuss, sowie den ausschließlich aus Vertretern der Anteilseigner bestehenden Nominierungsausschuss gebildet. Das Präsidium setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2022):

- Hans Dieter Pötsch (Vorsitzender),
- Michael Lyngsie (stellv. Vorsitzender)
- Daniela Cavallo
- Jürgen Kerner
- Gunnar Kilian
- Dr. Dr. Christian Porsche

Der Prüfungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2022):

- Frank Witter (Vorsitzender)
- Torsten Bechstädt (stellv. Vorsitzender)
- Dr. Julia Kuhn-Piëch
- Lisa Lorentzon
- Nina Macpherson
- Karina Schnur

Der Nominierungsausschuss setzt sich wie folgt zusammen (Stand: 31.12.2022):

- Hans Dieter Pötsch
- Gunnar Kilian
- Dr. Dr. Christian Porsche

Weitere Angaben zur personellen Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie zur Arbeit der Ausschüsse ergeben sich aus dem „**Bericht des Aufsichtsrats**“ und den Anhangangaben „**51. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate**“ und „**52. Ausschüsse des Aufsichtsrats**“ im Konzernabschluss.

Entsprechend der Empfehlung D.12 des DCGK beurteilt der Aufsichtsrat regelmäßig, wie wirksam er insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Rahmen der Selbstbeurteilungen erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats vorab einen ausführlichen Fragebogen, in dem sie ihre Einschätzungen hinsichtlich der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse abgeben sowie Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Anschließend werden die Ergebnisse in der nächsten Aufsichtsratssitzung und bei Bedarf auch in weiteren Einzelgesprächen besprochen. Die letzte Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats fand im Geschäftsjahr 2021 statt.

Langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand

Das Präsidium des Aufsichtsrats erstellt gemeinsam mit dem Vorsitzenden des Vorstands eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Bei der langfristigen Nachfolgeplanung werden neben den gesetzlichen Anforderungen, den Anforderungen des DCGK und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats die Kriterien des vom Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des Vorstands beschlossenen Diversitätskonzepts berücksichtigt.

Unter zusätzlicher Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen erstellt das Präsidium nach Bedarf ein Anforderungsprofil, auf dessen Grundlage das Präsidium die am besten geeigneten Kandidaten auswählt. Nach Führung von Gesprächen mit den Kandidaten, wird dem Aufsichtsrat eine Empfehlung zur Beschlussfassung unterbreitet. Bei Bedarf werden der Aufsichtsrat bzw. das Präsidium bei der Entwicklung der Anforderungsprofile und der Auswahl der Kandidaten von externen Beratern unterstützt.

Vergütung Vorstand und Aufsichtsrat

Das geltende Vergütungssystem gemäß § 87a Absatz 1 und 2 Satz 1 des Aktiengesetzes und der letzte Vergütungsbeschluss gemäß § 113 Absatz 3 des Aktiengesetzes sowie der Vergütungsbericht über das letzte Geschäftsjahr und der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 des Aktiengesetzes sind auf unserer Internetseite unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html> veröffentlicht.

Compliance/Risikomanagement

Der Bereich Governance, Risk & Compliance (GRC) wird durch den Head of GRC/Chief Compliance Officer des Konzerns geleitet, der unmittelbar an den Vorsitzenden des Vorstands der TRATON SE berichtet. Die GRC-Organisation besteht aus dem Corporate GRC Office bei der TRATON SE und den dezentralen GRC-Bereichen der Marken. Zusammen sind das Corporate GRC Office der TRATON SE und die dezentralen GRC-Bereiche für Compliance und Risikomanagement in der gesamten TRATON GROUP verantwortlich.

Das Corporate GRC Office nimmt eine zentrale Steuerungs- und Unterstützungsfunktion im Bereich Risikomanagement und Compliance des Konzerns wahr. Dazu gehört, GRC-Grundsätze und einheitliche Mindeststandards für den gesamten Konzern festzulegen, aber auch, den Marken die notwendige Flexibilität zu gewähren, konkrete GRC-Maßnahmen umzusetzen, die zu ihrer jeweiligen Organisation und zu ihrem Umfeld passen. Einerseits sind die Prozesse für Whistleblowing und interne Untersuchungen mit einem zentralen Aufklärungs-Office bei der TRATON SE streng standardisiert. Andererseits ist die GRC-Kommunikation überwiegend auf Markenebene verankert. Außerdem koordiniert das Corporate GRC Office unterstützende IT-Systeme und trifft Maßnahmen, um die GRC-Aktivitäten des Konzerns im Hinblick auf Effektivität und Effizienz kontinuierlich zu verbessern.

Der Head of GRC/Chief Compliance Officer berichtet regelmäßig, mindestens vierteljährlich, an den Vorstand der TRATON GROUP über die Risikosituation des Konzerns sowie über die aktuelle Lage und die Hauptaktivitäten des Bereichs GRC. Das Governance & Risk Board (GRB) sowie das Compliance Board (CB) wurden auf TRATON-Ebene eingerichtet. So können Führungskräfte der obersten Ebene aus dem gesamten Konzern relevante GRC-Fragen ausführlich und regelmäßig besprechen.

Die GRC-Bereiche auf Markenebene sind für die Umsetzung der Compliance-Management- und Risikomanagementsysteme innerhalb der einzelnen Marken zuständig. Jede Marke

unterhält eine GRC-Organisation, d.h. dem GRC-Bereich vollumfänglich zugeteilte Mitarbeiter. Diese Organisation wird durch ein Netzwerk aus Mitarbeitern in den Tochtergesellschaften der Marken unterstützt, die für bestimmte GRC-Maßnahmen zuständig sind, insbesondere Risikoberichte, interne Kontrollsysteme und Compliance.

Seit dem 1. Juli 2021 ist auch Navistar Teil der TRATON GRC Organisation. Das Projekt zur Integration von Navistar in die oben beschriebenen GRC-Strukturen hat bereits wesentliche Fortschritte gemacht und wird weiter vorangetrieben. Navistar erfüllt bereits heute ganz überwiegend die GRC-Grundsätze und Mindeststandards der TRATON GROUP, wodurch Gesamtaussagen zur Risikosituation sowie zur Wirksamkeit der Compliance- und Risikomanagementsysteme in der gesamten Gruppe ermöglicht werden.

Hinsichtlich der ausführlichen Darstellung des Risikomanagementsystems und der Risiko- und Chancensituation bei TRATON wird auf den „**Chancen- und Risikobericht**“ im Lagebericht verwiesen.

Zu den Hauptaufgaben des GRC-Bereichs der TRATON GROUP (einschließlich des GRC-Bereichs der Marken) gehören folgende:

- Unterstützung eines Risikomanagementprozesses, der die zentralen Geschäftsrisiken des Konzerns transparent macht und eine klare Zuständigkeit für Risiken und die Umsetzung von risikomindernden Maßnahmen sicherstellt;
- Bereitstellung eines Systems zur Überwachung der Wirksamkeit interner Kontrollen und zur Einleitung entsprechender Gegenmaßnahmen, soweit erforderlich;
- Bereitstellung und kontinuierliche Verbesserung eines Compliance-Programms in den Bereichen Korruptionsbekämpfung, Kartellrecht, Verhinderung von Geldwäsche sowie Menschenrechte auf der Grundlage einer umfassenden Compliance-Risikobewertung;
- Koordination des Richtlinienmanagements in der gesamten TRATON GROUP;
- Erstellung von Richtlinien für relevante GRC-Themen, wie z. B. Umgang mit Geschenken, Bewirtungen und Einladungen zu Veranstaltungen, Umgang mit Interessenskonflikten, Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sowie Durchführung von internen Untersuchungen;
- Toolgestützte Integritätsprüfung von Geschäftspartnern. Dies betrifft hauptsächlich, aber nicht ausschließlich, Geschäftspartner, die vertriebsunterstützend tätig sind;
- Bereitstellung verschiedener Schulungen zur Förderung des Bewusstseins und der Kenntnisse zu GRC-relevanten Themen;

- Verschiedene Kommunikationsmaßnahmen zur Stärkung von Compliance und Integrität gemäß dem jeweiligen Verhaltenskodex der TRATON GROUP und der einzelnen Marken;
- Beratung für alle Mitarbeiter in Compliance-Fragen auf zentraler und lokaler Ebene (Compliance-Helpdesk);
- Bereitstellung eines Hinweisgebersystems einschließlich Prüfung und Untersuchung eingegangener Hinweise, damit etwaige Regelverstöße frühzeitig intern erkannt, aufgeklärt und abgestellt werden. Zu potenziellen Regelverstößen gehören unter anderem Verstöße, die großen Reputationsschaden oder finanzielle Folgen verursachen, oder Verstöße gegen die Unternehmenswerte und Menschenrechte. Erst nach sorgfältiger Prüfung des Hinweises und bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für einen Regelverstoß wird eine Ermittlung eingeleitet. Die zuständigen Abteilungen werden informiert, damit diese den Sachverhalt entsprechend bearbeiten und die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um Verstöße und/oder Risiken zu minimieren oder zu beenden.

Weitere Erläuterungen zu ausgewählten GRC-Aktivitäten, insbesondere zum Thema Menschenrechte, sind in der entsprechenden Rubrik der Nichtfinanziellen Erklärung enthalten.

Transparenz und Kommunikation

Über die Internetseite <https://ir.traton.com/websites/traton/German/1/investor-relations.html> haben die Aktionäre u. a. Zugriff auf die Satzung der Gesellschaft, die Konzernabschlüsse der TRATON GROUP, den Finanzkalender mit allen relevanten Terminen sowie Informationen zu bevorstehenden Ereignissen.

Die Ad-hoc-Mitteilungen des Unternehmens sind unverzüglich nach ihrer gesetzesmäßigen Veröffentlichung ebenfalls auf der Internetseite der TRATON SE <https://ir.traton.com/websites/traton/German/4000/finanznachrichten.html> abrufbar.

Gleichermaßen finden sich dort die Stimmrechtsmitteilungen nach §§ 33 ff. WpHG sowie unter <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html> die Mitteilungen über Geschäfte von Führungspersonen nach Artikel 19 der Marktmissbrauchsverordnung („Directors' Dealings“). Informationen über den Vorstand und den Aufsichtsrat der TRATON SE finden sich auf der Internetseite <https://traton.com/de/unternehmen.html>.

Die genannten Informationen und Dokumente sind in deutscher und in englischer Sprache verfügbar.

Rechnungslegung

Der jährliche Konzernabschluss der TRATON GROUP wird vom Vorstand auf Grundlage der „International Financial Reporting Standards“ (IFRS) und der Einzelabschluss der TRATON SE gemäß den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) aufgestellt.

Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit der Vorbereitung der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Feststellung des Jahresabschlusses und die Billigung des Konzernabschlusses sowie die Überwachung und Integrität des Rechnungslegungsprozesses, der Überwachung der Rechnungslegung, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems, der Abschlussprüfung sowie der Compliance. Darüber hinaus legt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine begründete Empfehlung für die Wahl des Abschlussprüfers vor, holt eine Unabhängigkeitserklärung des Abschlussprüfers ein und befasst sich mit den von ihm zusätzlich erbrachten Leistungen, bereitet die Beschlussfassung über die Erteilung des Prüfungsauftrags vor und befasst sich darüber hinaus mit der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung.

Der Halbjahresfinanzbericht wird vom Vorstand vor dessen Veröffentlichung mit dem Prüfungsausschuss erörtert.

Die in der Empfehlung F.2 des DCGK festgelegten Veröffentlichungsfristen werden eingehalten.

II. Sonstige Unternehmensführungspraktiken

TRATON hat einen Code of Conduct, der die verbindliche Leitlinie zum integren Handeln bei TRATON ist und für alle Mitarbeiter – vom Vorstand über die Führungskräfte bis zu jedem einzelnen Arbeitnehmer – gleichermaßen gilt. Der Code of Conduct stellt Integrität und die Verantwortung jedes Einzelnen in den Mittelpunkt – die Verantwortung als Mitglied der Gesellschaft, als Geschäftspartner und am Arbeitsplatz. Zudem erklärt er anhand praktischer Beispielfälle, wie jeder Einzelne dieser Verantwortung nachkommen und sich integer verhalten kann – gerade auch in Konfliktsituationen.

Darüber hinaus erwartet TRATON, dass auch Lieferanten und Business-Partner sowie deren Mitarbeiter verantwortungsvoll handeln und sich jederzeit und überall an geltende Gesetze halten und ethische Grundwerte respektieren. TRATON hat deshalb einen eigenen Code of Conduct für Lieferanten und Business- Partner herausgegeben, der ethische Mindeststandards für Lieferanten und Business-Partner von TRATON enthält.

Der Code of Conduct sowie der Code of Conduct für Lieferanten und Business-Partner sind auf der Internetseite https://traton.com/de/unternehmen/compliance_risk.html verfügbar.

Corporate Responsibility und Nachhaltigkeit sind integrale Bestandteile der Strategie von TRATON. Für unsere Gruppe und unsere Marken bedeutet Nachhaltigkeit, globale Herausforderungen zu verstehen und aktiv anzugehen und die Chancen und Risiken einer nachhaltigen Entwicklung zu erkennen. TRATON nimmt die Erwartungen unserer Kunden, der Politik und der Gesellschaft auf und gibt konkrete Antworten auf die vielfältigen Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilität. Wo immer wir auf der Welt tätig sind, ist es unser Ziel, die höchsten Standards zu verfolgen und mit in Nachhaltigkeit führenden Unternehmen zusammenzuarbeiten.

Nähere Informationen zu den Themen Corporate Responsibility und Nachhaltigkeit finden sich auf der Internetseite <https://traton.com/de/nachhaltigkeit.html>.

III. Zielgröße Frauenanteil

Für den Zeitraum bis 27. Juni 2024 ist aufgrund der langfristigen Laufzeit der Verträge der aktuellen Mitglieder des Vorstands die Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand durch den Aufsichtsrat gemäß § 111 Abs. 5 AktG auf 0 % festgelegt worden. Der Aufsichtsrat verfolgt dessen ungeachtet jedoch das langfristige Ziel, den Frauenanteil im Vorstand zu erhöhen, und unterstützt deshalb die Aktivitäten des Vorstands, den Frauenanteil auch auf den höchsten Führungsebenen im Unternehmen zu steigern. Durch die Bestellung von Annette Danielski liegt der Frauenanteil im Vorstand im Übrigen bei derzeit 16,7 %.

Der Vorstand der TRATON SE hat für den Zeitraum bis 31. Dezember 2023 gemäß § 76 Abs. 4 AktG für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands folgende Zielgrößen festgelegt:

- 20 % für den Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands.
- 30 % für den Frauenanteil in der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands.

Hinsichtlich entsprechender Angaben der Tochtergesellschaften der TRATON SE, die gesetzlich zur Festlegung von Zielgrößen verpflichtet sind, wird auf die Internetseite der MAN Truck & Bus SE (<https://www.mantruckandbus.com/de/unternehmen/management.html>) verwiesen.

IV. Angaben zum Diversitätskonzept für Vorstand und Aufsichtsrat

Gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB soll für Vorstand und Aufsichtsrat ein Diversitätskonzept erarbeitet werden. Dieses Konzept soll Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- oder Berufshintergrund berücksichtigen.

Das Diversitätskonzept für den Aufsichtsrat setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen:

- die festgesetzten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats;
- das Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat;
- die Geschlechterquote von 30%, welche für die Zusammensetzung des Aufsichtsrates der TRATON SE gemäß § 17 Abs. 2 SE-Ausführungsgesetz bereits gesetzlich vorgeschrieben und dementsprechend zu beachten ist.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

Die Vorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung erfolgen unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen und der Vorgaben des Diversitätskonzepts. Zu berücksichtigen ist, dass der Aufsichtsrat durch seine Wahlvorschläge nur Einfluss auf die Besetzung des Aufsichtsrats in Bezug auf die Anteilseignervertreter nehmen kann.

Die Mitglieder des Vorstands sollen das folgende Profil erfüllen:

- Bestellungen für Mitglieder des Vorstands sollen in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres enden, wobei eine Verlängerung um maximal drei weitere Jahre möglich ist.
- Vorstandsmitglieder sollen über eine langjährige Führungserfahrung verfügen und möglichst Erfahrung aus unterschiedlichen Tätigkeiten mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über Führungserfahrung im internationalen Kontext verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit u.a. über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Maschinenbau/Fahrzeugbau, Finanzen und Personalführung verfügen.

Alle genannten Kriterien sind erfüllt bzw. werden beachtet.

2. Abhängigkeitsbericht

Der Vorstand der TRATON SE hat gemäß § 312 AktG einen Bericht über die Beziehungen der Gesellschaft zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt und am Schluss des Berichts folgende Erklärung abgegeben: „Wir erklären, dass die TRATON SE bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und anderen Maßnahmen im Geschäftsjahr 2022 nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen und die Maßnahmen getroffen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat oder Nachteile ausgeglichen worden sind und dadurch, dass Maßnahmen getroffen wurden, nicht benachteiligt worden ist. Unterlassene Maßnahmen lagen im Berichtszeitraum nicht vor.“

3. Übernahmerelevante Angaben nach § 289a Abs. 1 und § 315a Abs. 1 HGB Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Angaben zur Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals finden sich in der Anhangsangabe „30. Eigenkapital“.

TRATON sind keine Stimmrechtsbeschränkungen oder Beschränkungen hinsichtlich der Übertragung von Aktien bekannt.

Beteiligungen an der TRATON SE

Größter Einzelaktionär an der TRATON SE ist die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg, eine Gesellschaft des Volkswagen Konzerns, mit einem Anteil am Grundkapital von 89,72%. Am 31. Dezember 2022 lag der Streubesitz (Free Float) bei 10,28%.

Weitere bestehende direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Gesellschaft, die die relevante Schwelle von 10% oder die relevanten Schwellen des WpHG überschreiten, wurden der TRATON SE weder gemeldet noch sind sie ihr bekannt.

Ernennung und Abberufung der Vorstandsmitglieder, Satzungsänderungen

Die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft sind in Art. 39 Abs. 2, 46 SE-VO in Verbindung mit §§ 84 und 85 AktG und § 8 der Satzung der Gesellschaft geregelt. Danach hat der Vorstand aus mindestens zwei Personen zu bestehen und wird für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren bestellt. Wiederbestellungen sind zulässig.

Für die Änderung der Satzung der Gesellschaft finden Art. 59 Abs. 1 SE-VO in Verbindung mit §§ 179 ff. AktG Anwendung. Danach bedarf die Änderung der Satzung eines Beschlusses der Hauptversammlung mit einer Mehrheit von mindestens 3/4 des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Gemäß § 13 Abs. 4 der Satzung der Gesellschaft ist der Aufsichtsrat befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung der Satzung betreffen.

Befugnisse des Vorstands

Die Befugnisse des Vorstands sind in Art. 39 SE-VO in Verbindung mit §§ 77 ff. AktG in Verbindung mit § 9 der Satzung der Gesellschaft geregelt. Danach obliegt es dem Vorstand, die Gesellschaft in eigener Verantwortung zu leiten und die Gesellschaft gerichtlich sowie außergerichtlich zu vertreten.

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 21. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 200.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 200.000.000 auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Dabei kann die Gewinnberechtigung neuer Aktien abweichend von § 60 Abs. 2 AktG bestimmt werden. Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit der Vorstand

nicht von den nachfolgenden Ermächtigungen, das Bezugsrecht mit Zustimmung des Aufsichtsrats auszuschließen, Gebrauch macht. Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmenden Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats in den folgenden Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen:

- a) zum Ausgleich von infolge einer Kapitalerhöhung entstehenden Spitzenbeträgen;
- b) soweit dies erforderlich ist, um Inhabern bzw. Gläubigern von der Gesellschaft und/oder ihren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften ausgegebenen Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen sowie Wandelgenussrechten ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihrer Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung ihrer Optionsausübungs- bzw. Wandlungspflichten zustünde;
- c) wenn die neuen Aktien gegen Bareinlagen ausgegeben werden und der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung des Ausgabebetrags, die möglichst zeitnah zur Platzierung der Aktien erfolgen soll, nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts gilt jedoch nur, soweit der rechnerisch auf die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital insgesamt 10% des Grundkapitals nicht überschreitet, und zwar weder das bei Wirksamwerden dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital noch das zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital. Auf diese Begrenzung sind Aktien anzurechnen, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben wurden oder (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen oder Genussrechten mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionsausübungspflichten ausgegeben wurden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen oder Genussrechte während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung unter Ausschluss des Bezugsrechts in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben wurden;

- d) sofern die Kapitalerhöhung zur Gewährung von Aktien gegen Sacheinlagen erfolgt, insbesondere zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder von Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögensgegenständen.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 5 der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2019 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Darüber hinaus ist gemäß § 5 Abs. 4 der Satzung das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 50.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien (Stückaktien) bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Das Bedingte Kapital 2019 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 unter Tagesordnungspunkt 2 durch die Gesellschaft oder durch andere Gesellschaften, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich beteiligt ist, ausgegeben werden, für den Fall, dass Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren. Die Ausgabe der Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Beschlusses zu bestimmenden Wandlungs- bzw. Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur durchgeführt, soweit Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie ausgegeben werden, am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Gewinnbeteiligung hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Konzernabschluss

Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022	132		
Gewinn- und Verlustrechnung	133		
Gesamtergebnisrechnung	134	27. Vorräte	179
Bilanz	136	28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	179
Entwicklung des Eigenkapitals	138	29. Flüssige Mittel	179
Kapitalflussrechnung	140	30. Eigenkapital	180
		31. Finanzverbindlichkeiten	181
Anhang	141	32. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	182
1. Allgemeine Angaben	141	33. Sonstige Verbindlichkeiten	182
2. Konsolidierungskreis	141	34. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	183
3. Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften	143	35. Sonstige Rückstellungen	190
4. Auswirkungen aus dem Krieg in der Ukraine	143	36. TRATON GROUP als Leasingnehmer	191
5. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze	143	37. TRATON GROUP als Leasinggeber	192
6. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements	153	38. Kapitalflussrechnung	193
7. Segmentberichterstattung	156	39. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7 <i>Finanzinstrumente: Angaben</i>	195
8. Akquisitionen	159	40. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente	201
9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen	160	41. Kapitalmanagement	211
10. Umsatz	162	42. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse	211
11. Funktionskosten	164	43. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren	212
12. Sonstige betriebliche Erträge	164	44. Sonstige finanzielle Verpflichtungen	215
13. Sonstige betriebliche Aufwendungen	165	45. Angaben über die Beziehungen zu nahe-stehenden Unternehmen und Personen	215
14. Zinsergebnis	165	46. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB	218
15. Übriges Finanzergebnis	166	47. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses	219
16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	166	48. Deutscher Corporate Governance Kodex	219
17. Ergebnis je Aktie	169	49. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	219
18. Geschäfts- oder Firmenwerte	169	50. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate	220
19. Immaterielle Vermögenswerte	170	51. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate	221
20. Sachanlagen	172	52. Ausschüsse des Aufsichtsrats	224
21. Vermietete Vermögenswerte	174	53. Anteilsbesitzliste	225
22. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	175		
23. Sonstige Beteiligungen	177		
24. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	177		
25. Sonstige finanzielle Vermögenswerte	178		
26. Sonstige Forderungen	179		

KONZERNABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2022

Gewinn- und Verlustrechnung

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		2022	2021
Umsatz	[10]	40.335	30.620
Umsatzkosten	[11]	-33.482	-25.083
Bruttoergebnis vom Umsatz		6.853	5.536
Vertriebskosten		-3.399	-2.758
Verwaltungskosten		-1.376	-1.204
Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte		-339	3
Sonstige betriebliche Erträge	[12]	1.207	744
Sonstige betriebliche Aufwendungen	[13]	-1.381	-1.927
Operatives Ergebnis		1.564	393
Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen		97	432
Zinsertrag	[14]	184	122
Zinsaufwand	[14]	-409	-349
Übriges Finanzergebnis	[15]	123	49
Finanzergebnis		-4	255
Ergebnis vor Steuern		1.560	648
Ertragsteuern	[16]	-419	-178
tatsächlich		-833	-528
latent		414	350
Ergebnis nach Steuern		1.141	470
davon Aktionäre der TRATON SE		1.141	457
davon Minderheitsanteile		0	13
Ergebnis je Aktie in € (verwässert/unverwässert)	[17]	2,28	0,91

Gesamtergebnisrechnung

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern	1.141	470
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	874	382
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-219	-82
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	655	300
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen		
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen vor Steuern	-527	-155
Latente Steuern auf Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen	56	64
Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen nach Steuern	-471	-92
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden, nach Steuern	1	29
Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden	185	238
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-254	67
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	53	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-201	67
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	5	4
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-196	71
Cashflow Hedges		
Im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	46	57
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	15	42
Cashflow Hedges vor Steuern	61	99
Latente Steuern auf Cashflow Hedges	-20	-1



in Mio €	2022	2021
Cashflow Hedges nach Steuern	42	98
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
Im Eigenkapital erfasste Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-2	-5
Umgliederungen in den Gewinn oder Verlust	5	0
Kosten der Sicherungsmaßnahmen vor Steuern	3	-5
Latente Steuern auf Kosten der Sicherungsmaßnahmen	-1	2
Kosten der Sicherungsmaßnahmen nach Steuern	2	-2
Im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden, nach Steuern	5	67
Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden	-147	233
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	216	485
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-178	-13
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	38	471
Gesamtergebnis	1.179	941
davon Aktionäre der TRATON SE	1.178	917
davon Minderheitsanteile	0	24

Bilanz

Vermögen der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2022 und 31. Dezember 2021

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		31.12.2022	31.12.2021 ¹
Langfristige Vermögenswerte			
Geschäfts- oder Firmenwerte	[18]	6.184	6.173
Immaterielle Vermögenswerte	[19]	7.195	7.173
Sachanlagen	[20]	8.354	7.993
Vermietete Vermögenswerte	[21]	6.162	6.924
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	[22]	1.328	1.280
Sonstige Beteiligungen	[23]	204	660
Langfristige Ertragsteuerforderungen		71	80
Aktive latente Steuern	[16]	2.274	2.147
Langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[24]	6.560	5.834
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	[25]	414	192
Sonstige langfristige Forderungen	[26]	404	435
		39.150	38.891
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	[27]	6.574	5.456
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	[28]	3.348	2.437
Kurzfristige Ertragsteuerforderungen		153	188
Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen	[24]	5.061	4.102
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	[25]	695	579
Sonstige kurzfristige Forderungen	[26]	1.340	1.240
Wertpapiere und Geldanlagen		73	226
Flüssige Mittel	[29]	1.439	2.002
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	[9]	421	-
		19.106	16.230
Bilanzsumme		58.256	55.121

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen – Navistar“.

Eigenkapital und Schulden der TRATON GROUP zum 31. Dezember 2022 und 31. Dezember 2021

in Mio €	Anhang	TRATON GROUP	
		31.12.2022	31.12.2021 ¹
Eigenkapital	[30]		
Gezeichnetes Kapital		500	500
Kapitalrücklage		13.695	14.295
Gewinnrücklagen		2.964	1.477
Kumuliertes Sonstiges Ergebnis		-2.791	-2.829
Eigenkapital der Aktionäre der TRATON SE		14.368	13.444
Minderheitsanteile		6	3
		14.374	13.446
Langfristige Schulden			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	[31]	12.485	12.181
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	[34]	1.786	2.648
Passive latente Steuern	[16]	690	804
Ertragsteurrückstellungen langfristig		205	157
Sonstige langfristige Rückstellungen	[35]	1.462	1.549
Sonstige langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[32]	2.652	2.429
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	[33]	1.971	2.060
		21.250	21.828
Kurzfristige Schulden			
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	[31]	8.646	6.024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.518	4.245
Kurzfristige Ertragsteuerverbindlichkeiten		236	195
Ertragsteurrückstellungen kurzfristig		14	5
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	[35]	1.831	3.111
Sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	[32]	2.113	2.045
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	[33]	4.253	4.222
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	[9]	21	-
		22.632	19.847
Bilanzsumme		58.256	55.121

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen – Navistar“.

Entwicklung des Eigenkapitals der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung	Kumuliertes Sonstiges Ergebnis	
					Cashflow Hedges	Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen
						Posten, die zukünftig in den Gewinn oder Verlust umgliedert werden
Stand am 01.01.2021	500	19.995	-4.479	-2.005	-115	-104
Ergebnis nach Steuern	-	-	457	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	68	95	67
Gesamtergebnis	-	-	457	68	95	67
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ¹	-	-	-273	-46	-1	-1
Dividendenausschüttung	-	-	-125	-	-	-
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-5.700	5.700	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	197	0	-	41
Stand am 31.12.2021	500	14.295	1.477	-1.984	-20	3
Stand am 01.01.2022	500	14.295	1.477	-1.984	-20	3
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.141	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	-196	44	5
Gesamtergebnis	-	-	1.141	-196	44	5
Dividendenausschüttung	-	-	-250	-	-	-
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-600	600	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	0
Stand am 31.12.2022	500	13.695	2.964	-2.180	23	8

¹ verschmelzungsrechtlicher Squeeze Out der MAN SE auf die TRATON SE, Effekt von 587 Mio €



in Mio €	Kumuliertes Sonstiges Ergebnis					Gesamt
	Posten, die zukünftig nicht in den Gewinn oder Verlust umgegliedert werden					
	Neubewertungen aus Pensionsplänen	Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	Sonstige Beteiligungen	Anteile der Anteilseigner der TRATON SE	Minderheitsanteile	
Stand am 01.01.2021	-1.054	186	15	12.939	230	13.169
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	457	13	470
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	293	29	-92	460	11	471
Gesamtergebnis	293	29	-92	917	24	941
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ¹	-24	0	-	-344	-246	-590
Dividendenausschüttung	-	-	-	-125	-10	-135
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	40	-222	-	57	4	61
Stand am 31.12.2021	-745	-7	-76	13.444	3	13.446
Stand am 01.01.2022	-745	-7	-76	13.444	3	13.446
Ergebnis nach Steuern	-	-	-	1.141	0	1.141
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	655	1	-471	38	0	38
Gesamtergebnis	655	1	-471	1.178	0	1.179
Dividendenausschüttung	-	-	-	-250	-	-250
Auflösung freier Kapitalrücklagen	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	0	0	-	-5	3	-1
Stand am 31.12.2022	-90	-6	-547	14.368	6	14.374

1 verschmelzungsrechtlicher Squeeze Out der MAN SE auf die TRATON SE, Effekt von 587 Mio €

Kapitalflussrechnung¹

der TRATON GROUP vom 1. Januar bis 31. Dezember

in Mio €	TRATON GROUP	
	2022	2021
Flüssige Mittel am 01.01.	2.002	1.714
Ergebnis vor Steuern	1.560	648
Ertragsteuerzahlungen	-689	-567
Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien ²	1.404	1.308
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten ²	379	299
Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen	0	4
Abschreibungen und Wertminderungen auf Vermietete Erzeugnisse ²	1.199	1.122
Veränderung der Pensionen	-3	126
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	139	147
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-40	-353
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	91	-30
Veränderung der Vorräte	-1.158	3
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungen)	-1.169	-212
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzverbindlichkeiten)	1.090	504
Veränderung der Rückstellungen	-1.432	713
Veränderung der Vermieteten Erzeugnisse	-440	-1.174
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.592	-1.007
Cashflow aus der Geschäftstätigkeit	-660	1.534
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	-1.305	-1.131
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-604	-468
Erwerb von Tochtergesellschaften	-94	-2.563
Erwerb von sonstigen Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	-26	-103



in Mio €	TRATON GROUP	
	2022	2021
Veräußerung von Tochtergesellschaften	58	-197
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	0	2
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	55	54
Veränderung der Wertpapiere und Geldanlagen	154	1.879
Veränderung der Darlehen	-50	80
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-1.813	-2.447
Dividendenausschüttungen	-250	-135
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-590
Einzahlungen aus der Ausgabe von Anleihen	3.172	5.527
Einzahlungen aus der Ausgabe von Schuldscheindarlehen	-	698
Tilgung von Anleihen	-2.153	-5.063
Kreditgewährung von Volkswagen AG und Volkswagen International Luxemburg S.A.	1.950	3.020
Kreditrückzahlung an Volkswagen AG und Volkswagen International Luxemburg S.A.	-1.049	-2.701
Veränderungen der übrigen Finanzverbindlichkeiten	827	653
Tilgung von Leasingverbindlichkeiten	-281	-241
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	2.216	1.169
Wechselkursbedingte Änderungen der Flüssigen Mittel	-2	33
Veränderung der Flüssigen Mittel	-259	288
Flüssige Mittel am 31.12.	1.743	2.002
In der Bilanz gesondert ausgewiesene Flüssige Mittel (Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte)	-304	-
Flüssige Mittel am 31.12. (Bilanzausweis)	1.439	2.002

¹ für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „38. Kapitalflussrechnung“

² saldiert mit Zuschreibungen

ANHANG

1. Allgemeine Angaben

Allgemeine Informationen

Die TRATON SE, München, („das Unternehmen“, „TRATON“) ist das Mutterunternehmen der TRATON GROUP. TRATON ist beim Amtsgericht München unter der Registernummer HRB 246068 im Handelsregister eingetragen.

Die TRATON GROUP mit ihren Marken Scania, MAN, Navistar und Volkswagen Truck & Bus, gehört zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Das Portfolio der Gruppe umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie den Vertrieb von Ersatzteilen und Kundendienstleistungen. Außerdem bietet die TRATON GROUP ihren Nutzfahrzeugkunden eine breite Palette an Finanzdienstleistungen.

Die TRATON SE ist eine unmittelbare Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg). Der Abschluss der Volkswagen Finance Luxemburg wird beim Luxemburger Handels- und Firmenregister offengelegt. Die TRATON SE und ihre Tochtergesellschaften werden in den Konzernabschluss der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (Volkswagen AG) einbezogen, der im Bundesanzeiger offengelegt wird.

Der vorliegende Konzernabschluss der TRATON SE zum 31. Dezember 2022 wurde nach § 315e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzernabschluss ist in der Berichtswährung Euro, der funktionalen Währung der TRATON SE, aufgestellt. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet. Das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Aus Sicht des Vorstands enthält der vorliegende Konzernabschluss alle üblichen, laufend vorzunehmenden Anpassungen, die für eine angemessene Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gruppe notwendig sind. Die erzielten Ergebnisse lassen nicht notwendigerweise Vorhersagen über die Entwicklung des weiteren Geschäftsverlaufs zu.

Der vorliegende Konzernabschluss wurde durch die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, geprüft. Der Konzernabschluss wurde am 8. Februar 2023 aufgestellt und durch Beschluss des Vorstands zur Vorlage an den Aufsichtsrat freigegeben. Zu diesem Zeitpunkt endete der Wertaufhellungszeitraum.

2. Konsolidierungskreis

Zusätzlich zur TRATON SE werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen Tochtergesellschaften einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die TRATON SE unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die TRATON SE unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann. Bei den in der TRATON GROUP konsolidierten strukturierten Unternehmen bestimmt TRATON auch bei nicht vorliegender Kapitalbeteiligung die nach Aufsetzen der Struktur verbleibenden wesentlichen relevanten Aktivitäten und beeinflusst dadurch die eigenen variablen Rückflüsse. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Verbriefung von Forderungen.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die TRATON SE mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen die TRATON GROUP zwar über die Mehrheit der Anteile am Kapital verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können.

Tochtergesellschaften mit ruhender Geschäftstätigkeit oder niedrigem Geschäftsvolumen, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows der TRATON GROUP sowohl

einzelnen als auch insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung ggf. vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt. Gleiches gilt für Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung.

Finanzbeteiligungen sind alle übrigen Beteiligungen.

Die Zusammensetzung der TRATON GROUP ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2022	2021
TRATON SE und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Deutschland	21	19
Ausland	318	320
Zu Anschaffungskosten einbezogene Tochtergesellschaften		
Deutschland	12	11
Ausland	32	23
Assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und sonstige Beteiligungen		
Deutschland	12	10
Ausland	27	25

Die Änderungen im Konsolidierungskreis der Tochtergesellschaften umfassen im Wesentlichen den Erwerb der Bilmetro AB, Gavle/Schweden (siehe Anhangsangabe „**8. Akquisitionen**“) und die Veräußerung der International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda., São Paulo/Brasilien sowie der russischen Vertriebsgesellschaften MAN Truck and Bus Rus LLC, Moskau/Russische Föderation und Scania-Rus LLC, Golitsino/Russische Föderation (siehe Anhangsangabe „**9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**“).

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz der TRATON GROUP im Sinne von § 313 Abs. 2 HGB ist in der Anhangsangabe „**53. Anteilsbesitzliste**“ aufgeführt.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Gesellschaften haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München
- MAN Truck & Bus SE, München
- MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München
- TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal
- TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal
- M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München
- MAN Service und Support GmbH, München
- KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal
- MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen
- TB Digital Services GmbH, München
- MAN Marken GmbH, München
- MAN Brand GmbH & Co. KG, Grünwald
- Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz
- Scania Deutschland GmbH, Koblenz
- Scania Vertrieb und Service GmbH, Koblenz
- Scania Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden nach den für die TRATON GROUP einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den at Equity bewerteten Unternehmen legen wir dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde.

Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie Zahlungsströme werden vollständig eliminiert. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt. Durch Konsolidierungsvorgänge entstehen latente Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger bzw. -schuldner identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Bei der Erstkonsolidierung werden die Vermögenswerte und Schulden mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt angesetzt. Die Wertansätze werden in den Folgejahren fortgeführt. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Geschäfts- oder Firmenwert. Soweit die für den Erwerb gezahlte wirtschaftliche Gegenleistung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz im Erwerbsjahr erfolgswirksam berücksichtigt. Sofern nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil, der direkt den Minderheiten zum Erwerbszeitpunkt zuzuordnen ist, mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Geschäfts- oder Firmenwerte) und Schulden bestimmt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet.

Unternehmenszusammenschlüsse unter gemeinsamer Beherrschung werden unter Anwendung der Buchwertmethode bilanziert.

3. Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften

Erstmalig angewendete Vorschriften

TRATON hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2022 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt. Die geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der TRATON GROUP.

Nicht angewendete neue bzw. geänderte IFRS

TRATON hat im Konzernabschluss 2022 die Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bereits verabschiedet worden sind, aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt. Die vom IASB herausgegebenen, aber noch nicht angewandten Rechnungslegungsstandards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der TRATON GROUP haben.

4. Auswirkungen aus dem Krieg in der Ukraine

Der Krieg in der Ukraine führte im Jahr 2022 zu negativen Auswirkungen auf das Geschäft der TRATON GROUP. Neben den Preissteigerungen auf den Energie- und Rohstoffmärkten führten Versorgungslücken bei Lkw-Kabelsträngen vorübergehend zu Produktionsausfällen bei MAN. Als Folge des Kriegs und der in diesem Zusammenhang von der EU

verhängten Sanktionen entschied TRATON, die Geschäftsaktivitäten in Russland einzustellen bzw. die dortigen Gesellschaften zu veräußern. Dies betraf insbesondere Vertriebs-einheiten von Scania Vehicles & Services und MAN Truck & Bus sowie Finanzdienstleistungsgesellschaften. Durch die unmittelbaren Auswirkungen des Kriegs fielen im Jahr 2022 Aufwendungen in Höhe von 477 Mio € an, die im Wesentlichen unter den Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte und in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst sind. Zu den Veräußerungen der russischen Geschäftsaktivitäten wird auf die Anhangangaben „9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“ und „49. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ verwiesen.

In der Ukraine hat die TRATON GROUP keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen. Durch den Verkauf der russischen Gesellschaften im Jahr 2022 bzw. zu Beginn des Jahres 2023 entfällt allerdings ein bisheriger Kernmarkt der TRATON GROUP. Durch den Entfall ist die TRATON GROUP keinen wesentlichen Kredit- und Liquiditätsrisiken in Russland mehr ausgesetzt. Da bestimmte global gehandelte Einsatzstoffe für die Produktion unserer Fahrzeuge jedoch eine erhebliche Bedeutung haben, ist es für TRATON weiterhin erforderlich, die mit dem Krieg und den ausgesprochenen Sanktionen einhergehenden Preisschwankungsrisiken bei Rohstoffen und Energie zu beobachten.

5. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Bewertungsprinzipien

Die Bilanzierung in der TRATON GROUP erfolgt mit Ausnahme bestimmter Posten, z. B. erfolgswirksam zum Fair Value bewerteter Finanzinstrumente oder Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

Geschäfts- oder Firmenwerte und Immaterielle Vermögenswerte

Die immateriellen Vermögenswerte der TRATON GROUP umfassen aktivierte Entwicklungskosten, Kundenbeziehungen, Marken und sonstige immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen, Software und ähnliche Rechte.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert, sofern die Herstellung dieser Produkte der TRATON GROUP wahrscheinlich einen wirtschaftlichen Nutzen bringen

wird. Falls mindestens eine der Voraussetzungen für eine Aktivierung nach IAS 38 *Immaterielle Vermögenswerte* nicht erfüllt ist, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung erfolgswirksam erfasst. Kosten für die Forschung werden sofort erfolgswirksam erfasst. Aktivierte Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung (z. B. Produktionsbeginn) über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle bzw. Technologien.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die Abschreibungsdauer beträgt für Software und Lizenzen überwiegend drei bis fünf Jahre. Aktivierte Entwicklungskosten werden über drei bis zehn Jahre abgeschrieben. Kundenbeziehungen werden über einen Zeitraum von fünf bis zwanzig Jahren abgeschrieben.

Die Abschreibungen und Wertminderungen des Geschäftsjahres werden den entsprechenden Funktionsbereichen in der Gewinn- und Verlustrechnung zugeordnet und sind insbesondere in den Umsatzkosten und Vertriebskosten enthalten.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, wird mindestens einmal jährlich ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte.

Geschäfts- oder Firmenwerte aus Unternehmenszusammenschlüssen werden mindestens einmal jährlich auf ihre Werthaltigkeit hin überprüft. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine Wertminderung auf den erzielbaren Betrag vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten.

Zur Ermittlung der Werthaltigkeit zieht die TRATON GROUP grundsätzlich den höheren Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten heran. Der Werthaltigkeitstest der Geschäfts- oder Firmenwerte erfolgt in der Regel anhand des Nutzungswerts auf Ebene der Segmente. Das Gleiche gilt bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind.

Der Nutzungswert entspricht dem Barwert der erwarteten künftigen Cashflows aus dem jeweiligen Vermögenswert. Sofern kein erzielbarer Betrag für einen einzelnen Vermögenswert ermittelt werden kann, wird der erzielbare Betrag für die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten, die Mittelzuflüsse erzeugt (zahlungsmittelgenerierende Einheit), bestimmt, welcher der betreffende Vermögenswert zugeordnet werden kann. Ist der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert, erfolgt eine sofortige ergebniswirksame Wertminderung.

Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Fünfjahresplanung. Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum verweisen wir auf die Erläuterungen zu Schätzungen und Ermessensspielräumen des Managements (siehe Anhangsangabe „6. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements“). Weitere Details finden sich darüber hinaus im „Prognosebericht“, der Teil des Zusammengefassten Lageberichts ist. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen der Werthaltigkeitstests werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Risiken angepasst werden:

WACC	2022	2021
Scania Vehicles & Services	13,4 %	8,3 %
MAN Truck & Bus	13,4 %	8,3 %
Navistar Sales & Services	14,1 %	9,2 %
Volkswagen Truck & Bus	19,2 %	11,8 %

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Fremdkapitalkosten berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren wird fortlaufend überprüft und ggf. angepasst.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf unsere Geschäfts- oder Firmenwerte waren nicht notwendig. Auch eine Variation der Wachstumsprognose für die ewige Rente bzw. des Diskontierungszinssatzes von $-/+1,0$ Prozentpunkten führt nicht zu einem Wertminderungsbedarf der Geschäfts- oder Firmenwerte und Markennamen.

Sachanlagen

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen in Form von Wertminderungen bewertet. Die Ermittlung der Werthaltigkeit von Sachanlagen entspricht dem für Geschäfts- oder Firmenwerte und Immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Vorgehen zur Ermittlung der Werthaltigkeit. Der Ansatz der Anschaffungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Herstellungskosten von selbst erstellten Sachanlagen umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten und anteilige Produktionsgemeinkosten.

Das Sachanlagevermögen wird linear zeitanteilig über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Sofern Sachanlagen aus wesentlichen identifizierbaren Komponenten mit jeweils unterschiedlichen Nutzungsdauern bestehen, werden diese Komponenten separat bilanziert und abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden regelmäßig überprüft und ggf. angepasst.

Den Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde: Gebäude (zehn bis 50 Jahre), Grundstückseinrichtungen (fünf bis 33 Jahre), Technische Anlagen und Maschinen (drei bis 12 Jahre), Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung (drei bis 15 Jahre).

Leasingverhältnisse

TRATON als Leasingnehmer

Tritt die TRATON GROUP als Leasingnehmer auf, erfasst sie in ihrer Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit, falls der zugrunde liegende Vermögenswert nicht von geringem Wert ist. Leasingzahlungen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 *Leasingverhältnisse* nicht auf Leasingverhältnisse über immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Nutzungsrechte werden zu Anschaffungskosten vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen bewertet. Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses, oder, sofern die erwartete Nutzungsdauer kürzer ist, über diesen Zeitraum abgeschrieben. Wenn das Eigentum an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die TRATON GROUP übergeht, wird das Nutzungsrecht vom Bereitstellungsdatum bis zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer des zugrunde liegenden Vermögenswerts abgeschrieben. Die Nutzungsrechte werden in dem Posten Sachanlagen ausgewiesen und ggf. im Rahmen eines nach den Regelungen des IAS 36 *Wertminderung von Vermögenswerten* durchzuführenden Wertminderungstests für Sachanlagen berücksichtigt.

Die Leasingverbindlichkeit wird mit den ausstehenden Leasingzahlungen, die unter Anwendung des Grenzfremdkapitalzinssatzes des Leasingnehmers abgezinst werden, bemessen. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben. Der Ausweis der Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung im Finanzergebnis und innerhalb der Kapitalflussrechnung im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit.

TRATON als Leasinggeber

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasingverhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit den am Eigentum des Leasinggegenstands verbundenen Chancen und Risiken.

Bei einem Operating-Leasingverhältnis liegen die wesentlichen Chancen und Risiken bei der TRATON GROUP. Der Leasinggegenstand wird zu fortgeführten Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten innerhalb der Vermieteten Vermögenswerte der TRATON GROUP bilanziert und linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden linear oder auf einer anderen systematischen Basis als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Änderungen eines Operating-Leasingverhältnisses werden als neues Leasingverhältnis bilanziert.

Soweit die TRATON GROUP neben den Chancen und Risiken zusätzlich auch die Verfügungsmacht zurückbehält, werden veräußerte Fahrzeuge, die mit einer Rückkaufverpflichtung versehen sind, ebenfalls als Operating-Leasingverhältnis bilanziert. Der bei Veräußerung realisierte Kaufpreis wird abzüglich des Barwerts des Rückkaufpreises ratierlich über die Laufzeit des Leasingverhältnisses im Gewinn oder Verlust erfasst. Die Fahrzeuge werden mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Änderungen des kalkulierten Restwerts werden durch Anpassung der zukünftigen Abschreibungsraten berücksichtigt. Wertminderungen, die aufgrund eines Impairment-Tests nach IAS 36 zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen erfasst.

Verkäufe, bei denen der Rückkauf nicht von vornherein fest vereinbart ist, sondern allein der Kunde über den Rückkauf zu einem zuvor vereinbarten Preis entscheidet, werden ebenfalls als Operating-Leasingverhältnis bilanziert. Aufgrund der Vertragsgestaltung und den Erfahrungen mit derartigen Verkäufen wird angenommen, dass der Kunde stets von seinem Andienungsrecht Gebrauch macht.

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus den Vermieteten Vermögenswerten der TRATON GROUP ausgebucht und in den Umsatzkosten erfasst.

Darüber hinaus wird eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert, was zur Umsatzlegung in Höhe der abgezinsten Leasingzahlungen führt. In der Folge mindern die in der Berichtsperiode erhaltenen Leasingzahlungen den Kapitalbetrag sowie den nicht realisierten Finanzertrag. Änderungen an Finanzierungsleasingverhältnissen werden, sofern sie nicht als gesondertes Leasingverhältnis zu bilanzieren sind oder zu einer abweichenden Klassifizierung führen, gemäß den Modifikationsregelungen des IFRS 9 *Finanzinstrumente* abgebildet.

Ausfallrisiken aus Leasingforderungen werden im Rahmen von IFRS 9 berücksichtigt.

Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen

Zu den Nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen zählen assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Die erstmalige Bewertung von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen erfolgt zu Anschaffungskosten. Für die Folgebewertung wird der Anteil der TRATON GROUP an den nach dem Erwerb erwirtschafteten Gewinnen und Verlusten ergebniswirksam erfasst. Effekte aus der Zunahme des anteiligen Eigenkapitals (bspw. Kapitalerhöhungen) bei diesen Unternehmen, an denen die TRATON GROUP nicht oder unterproportional teilnimmt, werden ebenfalls erfolgswirksam im Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen erfasst. Die übrigen Veränderungen im Eigenkapital von assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen wie Währungsanpassungen werden erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst. Änderungen der Anteile-/Minderheitenanteile an Tochterunternehmen der Nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen werden unmittelbar erfolgsneutral im Eigenkapital bilanziert.

Zwischenergebnisse aus Geschäften von Konzernunternehmen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig im Ergebnis der Konzernunternehmen zurückgenommen. Sofern es Anhaltspunkte für eine Wertminderung einer Nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung gibt, wird für sie ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und ggf. eine Wertminderung ergebniswirksam erfasst. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die Wertminderung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der Wertminderung ergeben hätte.

Geschäftswerte, die aus dem Erwerb eines assoziierten Unternehmens oder eines Gemeinschaftsunternehmens entstehen, sind in den Beteiligungsbuchwerten der assoziierten Unternehmen bzw. Gemeinschaftsunternehmen enthalten.

Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert bewertet. Die Herstellungskosten umfassen die direkt zurechenbaren Produktionskosten sowie anteilige fixe und variable Produktionsgemeinkosten. Die zugerechneten Gemeinkosten sind auf Basis der üblichen Kapazitätsauslastung ermittelt. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten sind nicht in den Herstellungskosten enthalten. Grundsätzlich werden gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens nach der gewichteten Durchschnittsmethode oder dem FIFO-Verfahren bewertet.

Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente

Originäre Finanzinstrumente beinhalten hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Sonstige Beteiligungen, Wertpapiere und Geldanlagen, Übrige finanzielle Vermögenswerte, Flüssige Mittel bestehend aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Finanzverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen und Verbindlichkeiten aus Factoring. Die Flüssigen Mittel enthalten die Guthaben bei Kreditinstituten sowie äußerst liquide Finanzinvestitionen mit temporärem Charakter, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, d.h. zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Das Finanzmanagement der TRATON GROUP unterstützt Cash-Pool-Strukturen auf Markenebene, wo immer dies rechtlich und wirtschaftlich angemessen und machbar ist. Die Marken der TRATON GROUP verwalten ihre operative Liquidität eigenständig. Überschüssige Liquidität der Marken wird auf der Ebene der TRATON SE verwaltet. Die TRATON GROUP legt einen Teil der überschüssigen liquiden Mittel zu marktgerechten Konditionen bei der Volkswagen AG an. Kurzfristig abrufbare Einlagen werden unter den Flüssigen Mitteln ausgewiesen. Einlagen mit Anlagecharakter werden hingegen als Wertpapiere und Geldanlagen (kurzfristig) oder als Sonstige finanzielle Vermögenswerte (langfristig) erfasst. Entsprechend werden Darlehensaufnahmen bei der Volkswagen AG als Finanzverbindlichkeiten erfasst. Einlagen bei global aufgestellten Banken sind ebenfalls gängige Praxis.

Bewertung beim erstmaligen Ansatz von Finanzinstrumenten

Originäre finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu Anschaffungskosten angesetzt. Diese entsprechen grundsätzlich dem zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden Fair Value zu-/abzüglich Transaktionskosten. Davon ausgenommen sind Finanzinstrumente, die erfolgswirksam zum Fair Value angesetzt werden. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die keine signifikante Finanzierungskomponente beinhalten, werden beim erstmaligen Ansatz mit ihrem Transaktionspreis bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Bruttobuchwert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt von der TRATON GROUP rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, diese auch vorzunehmen.

Klassifizierung und Folgebewertung von Finanzinstrumenten

Finanzinstrumente werden nach dem wirtschaftlichen Gehalt der vertraglichen Vereinbarung und den Definitionen des IAS 32 *Finanzinstrumente: Darstellung* als finanzieller Vermögenswert, Eigenkapitalinstrument oder finanzielle Verbindlichkeit klassifiziert.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung darin besteht, finanzielle Vermögenswerte zur Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme zu halten, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente), die die folgenden Bedingungen erfüllen, werden erfolgsneutral zum Fair Value bewertet:

- Der finanzielle Vermögenswert wird im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, das sowohl die Vereinnahmung vertraglich vereinbarter Cashflows als auch den Verkauf finanzieller Vermögenswerte vorsieht, und
- die Vertragsbedingungen des finanziellen Vermögenswerts führen zu festgelegten Zeitpunkten zu Zahlungsströmen, die ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag darstellen.

Die TRATON GROUP hat das Wahlrecht des IFRS 9 ausgeübt, Investitionen in Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, erfolgsneutral zum Fair Value (ohne Recycling) zu erfassen, da eine erfolgswirksame Erfassung der Gewinne und Verluste zum Fair Value bei diesen Instrumenten für die TRATON GROUP keine Aussage über die Leistung des Unternehmens liefert. Standardmäßig werden alle anderen finanziellen Vermögenswerte (z. B. derivative Finanzinstrumente) als erfolgswirksam zum Fair Value klassifiziert.

Finanzielle Verbindlichkeiten werden in die folgenden Kategorien eingeordnet:

- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Verbindlichkeiten; nur zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Innerhalb der TRATON GROUP wird diese Anforderung nur durch derivative Finanzinstrumente erfüllt, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind.
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten; standardmäßig werden alle anderen finanziellen Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden bestimmt.

Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Verbindlichkeit wird der Betrag bezeichnet,

- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen,
- zu- oder abzüglich der kumulierten Amortisation einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag, die mittels der Effektivzinsmethode verteilt wird,
- und der bei finanziellen Vermögenswerten um etwaige Risikovorsorgen bereinigt wird.

Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Rechte auf den Erhalt der Cashflows ausgelaufen oder übertragen worden sind und TRATON im Wesentlichen alle Chancen und Risiken aus dem Eigentum, insbesondere das Delkredere- und das Zahlungszeitpunktrisiko, übertragen hat. Einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP verkaufen revolving kurzfristig fällig werdende Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie vertraglich vereinbarte Zahlungsströme aus Leasingverträgen. Darüber hinaus gehende Verkäufe werden im Einzelfall vereinbart. Bei TRATON Financial Services werden zudem Asset-Backed-Securities-Transaktionen durchgeführt, bei denen zukünftige Zahlungsströme aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen an strukturierte Unternehmen abgetreten werden, die diese verbrieft. Verbleiben im Wesentlichen alle Chancen und Risiken aus dem Eigentum bei TRATON, wird der finanzielle Vermögenswert nicht ausgebucht. Stattdessen wird im Fall von Asset-Backed-Securities-Transaktionen eine Finanzverbindlichkeit angesetzt, für alle übrigen Fälle wird eine Sonstige finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des erhaltenen Entgelts bilanziert.

Wertminderung von finanziellen und vertraglichen Vermögenswerten

Die TRATON GROUP setzt für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, Leasingforderungen und vertragliche Vermögenswerte immer den über die Laufzeit erwarteten Kreditverlust (expected credit loss, ECL) an (im Folgenden auch „Vereinfachter Ansatz“). Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und vertragliche Vermögenswerte wird der über die Laufzeit erwartete Kreditverlust mittels einer Wertberichtigungstabelle geschätzt, sofern keine objektiven Hinweise auf eine individuelle Wertminderung vorliegen. Die Wertberichtigungstabelle

basiert auf den historischen Erfahrungen des Konzerns über Zahlungsausfälle, bereinigt um schulderspezifische Faktoren, allgemeine wirtschaftliche Faktoren und einer Einschätzung sowohl der aktuellen als auch der erwarteten Entwicklungen der Einflussfaktoren zum Stichtag, darunter auch dem Zeitwert des Geldes. Die Wertberichtigungsquoten hängen von der Anzahl der Tage ab, die eine Forderung überfällig ist:

- nicht wertgemindert und nicht überfällig: 1,0% der Forderung,
- bis zu 30 Tage überfällig: 1,5% der Forderung,
- 31 bis 90 Tage überfällig: 2,0% der Forderung,
- mehr als 91 Tage überfällig: 3,0% der Forderung.

Die Wertberichtigungsquoten, die zur Schätzung der erwarteten Kreditverluste bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verwendet werden, wurden zum 31. Dezember 2022 um 0,5% für den Überfälligkeitzeitraum von 31-90 Tagen und um 1,0% für den Überfälligkeitzeitraum ab 91 Tagen gesenkt.

Für andere Finanzinstrumente setzt die TRATON GROUP den ECL über die Laufzeit an, wenn es seit der erstmaligen Erfassung eine signifikante Erhöhung des Ausfallrisikos gab (im Folgenden auch „Allgemeiner Ansatz“). Wenn das Ausfallrisiko des Finanzinstruments hingegen seit der erstmaligen Erfassung nicht signifikant zugenommen hat, wird eine Wertberichtigung für dieses Finanzinstrument zu einem Wert vorgenommen, der dem zwölfmonatigen ECL entspricht. Sofern die internen Risikomanagement- und Kontrollsysteme nicht früher auf einen signifikanten Anstieg des Ausfallrisikos hindeuten, besteht die widerlegbare Vermutung innerhalb der TRATON GROUP, dass ein signifikanter Anstieg des Kreditrisikos eingetreten ist, wenn Zahlungen mehr als 30 Tage überfällig sind.

Finanzinstrumente werden einer der vier Kreditausfallstufen zugeordnet:

- Stufe 1: Finanzinstrumente bei erstmaliger Erfassung und ohne signifikante Veränderung des Ausfallrisikos
- Stufe 2: Finanzinstrumente mit signifikanter Veränderung des Ausfallrisikos seit Zugang des Instruments, basierend auf der erwarteten Laufzeit des zugrunde liegenden Vertrags
- Stufe 3: Finanzinstrumente mit beeinträchtigter Bonität
- Stufe 4: Finanzinstrumente mit bereits bei Erwerb oder Ausreichung beeinträchtigter Bonität

Die Zuordnung zu einer Stufe wird in jedem Berichtszeitraum neu überprüft. Ein finanzieller Vermögenswert ist in seiner Bonität beeinträchtigt, wenn ein oder mehrere Ereignisse eingetreten sind, die sich nachteilig auf die zukünftig erwarteten Cashflows auswirken. Diese Ereignisse umfassen Zahlungsverzug über einen bestimmten Zeitraum, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen. Die Höhe der erwarteten Kreditverluste beruht auf der Ausfallwahrscheinlichkeit, der Ausfallverlustquote und der Kredithöhe zum Zeitpunkt des Ausfalls. Wenn es basierend auf den internen Risiko- und Kontrollsystemen keinen Grund für die Annahme gibt, dass es bereits früher zu einem Ausfall kommt, besteht innerhalb der TRATON GROUP die widerlegbare Vermutung, dass ein Ausfall vorliegt, wenn die Zahlungen mehr als 90 Tage überfällig sind. Eine Ausbuchung wird immer dann vorgenommen, wenn keine begründeten Erwartungen mehr bestehen, dass der finanzielle Vermögenswert einbringlich ist.

Für finanzielle Vermögenswerte wird der erwartete Kreditverlust als die Differenz zwischen sämtlichen vertraglich vereinbarten Cashflows, die gemäß Vertragsbedingungen an die TRATON GROUP zu zahlen sind, und sämtlichen Cashflows, die der Konzern erwartet zu erhalten, ermittelt. Diese Differenz wird mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz (oder dem bonitätsangepassten Effektivzinssatz bei Finanzinstrumenten der Stufe 4) diskontiert. Bei Leasingforderungen stimmen die zur Bestimmung des erwarteten Kreditverlusts eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätze mit den bei der Messung der Leasingforderung eingesetzten Cashflows und Diskontierungssätzen gemäß IFRS 16 überein. Bei der Ermittlung der erwarteten Kreditverluste werden angemessene Gruppierungen vorgenommen.

Für Finanzinstrumente der Stufe 4 wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Eine Umklassifizierung aus Stufe 4 heraus findet nicht statt.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag zum Fair Value bilanziert. Die Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente erfolgt grundsätzlich am Handelstag.

Die Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus der Fair-Value-Bewertung ist abhängig von der Designation des derivativen Finanzinstruments. Derivate, die nicht den Kriterien des IFRS 9 für Hedge Accounting genügen, werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet (im Weiteren auch als Derivate oder Sicherungsinstrumente außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Diese Gewinne und Verluste aus der Bewertung und Realisierung werden in Abhängigkeit vom zugrunde liegenden Risiko im sonstigen betrieblichen Ertrag/Aufwand (beispielsweise Währungssicherungsinstrumente für Kundenbestellungen) oder im Finanzergebnis (beispielsweise Währungssicherung für Posten der Nettoliquidität) erfasst.

Voraussetzung für die Anwendung von Hedge Accounting ist, dass die Sicherungsbeziehung zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument klar dokumentiert ist und dass zwischen dem Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, der nicht durch den Einfluss des Kreditrisikos dominiert wird. Die Sicherungsinstrumente werden derart gewählt, dass sie im Wesentlichen vom gleichen Risiko beeinflusst werden wie die Grundgeschäfte, nämlich dem Wechselkurs- oder dem Zinsrisiko.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow Hedges) werden Gewinne oder Verluste aus der Neubewertung des effektiven, designierten Teils des Derivats in der Rücklage für Cashflow Hedges ergebnisneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst. Bei Nicht-Designation des Terminelements und des Währungsbasis-Spreads erfolgt die Erfassung der daraus resultierenden Gewinne und Verluste in der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahmen. Die im Sonstigen Ergebnis erfassten Beträge werden in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert, sobald die abgesicherten zukünftigen Zahlungsmittelflüsse ergebniswirksam werden. Sowohl die Umgliederung der Rücklage für Cashflows Hedges wie auch der Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahmen werden in dem Posten, dem das Grundgeschäft zugeordnet ist, erfasst. Resultiert aus einem Cashflow Hedge der spätere Ansatz eines nicht finanziellen Vermögenswerts, werden die Rücklage für Cashflows Hedges wie auch die Rücklage für Kosten der Sicherungsmaßnahme in die erstmaligen Anschaffungskosten des nicht finanziellen Vermögenswerts einbezogen; dies stellt keinen Umgliederungsbetrag dar. Der ineffektive Teil eines Cashflow Hedges wird sofort ergebniswirksam erfasst.

Bei der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair Value Hedge) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte, effektive Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value bewertet. Bewertungsänderungen der Sicherungs- und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Bei den Grundgeschäften handelt es sich in der TRATON GROUP um Anleihen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Änderungen der fortgeführten Anschaffungskosten durch Sicherungsgewinne und -verluste werden spätestens mit Beendigung des Hedge Accounting amortisiert.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses aus leistungsorientierten Plänen werden nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren („projected unit credit method“) gemäß IAS 19 *Leistungen an Arbeitnehmer* durch unabhängige Aktuarien ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen („defined benefit obligation“) auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet und auf ihren Barwert abgezinst. Bei der Bewertung werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind um den Fair Value des zur Deckung der Versorgungsverpflichtungen bestehenden Planvermögens vermindert. Soweit das Planvermögen die Verpflichtung übersteigt, wird dieser Überhang nur insoweit als Vermögenswert angesetzt, als hieraus eine Rückvergütung aus dem Plan oder eine Reduzierung künftiger Beiträge resultiert.

Der Dienstzeitaufwand, der die im Geschäftsjahr gemäß Leistungsplan hinzuerworbenen Ansprüche der aktiven Arbeitnehmer repräsentiert, wird innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen. Die Nettozinserrträge bzw. -aufwendungen ergeben sich durch Multiplikation des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld mit dem Abzinsungssatz und werden im Zinsaufwand berücksichtigt.

Neubewertungen des Nettovermögenswerts bzw. der Nettoschuld umfassen versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus Abweichungen zwischen den getroffenen versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen und Änderungen von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, sowie Erträge aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen bzw. -aufwendungen enthalten sind. Die Neubewertungen werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Allgemein

Gemäß IAS 37 *Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen* werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann. Die Bestimmung der Rückstellungshöhe beruht auf Schätzungen über die Schadenshöhe und die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme.

Sofern der Zinseffekt wesentlich ist, wird die Rückstellung mit dem Barwert angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen zum Bilanzstichtag.

Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Aktienbasierte Vergütung

Die aktienbasierte Vergütung beinhaltet Performance Shares. Die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungen werden gemäß IFRS 2 *Anteilsbasierte Vergütung* als „Cash-settled“-Pläne bilanziert. Für diese Vergütungspläne erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen während der Laufzeit zum Fair Value unter Anwendung eines anerkannten Optionspreismodells. Der insgesamt zu erfassende Vergütungsaufwand entspricht der tatsächlichen Auszahlung und wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

Eventualverbindlichkeiten und Verpflichtungen

Sofern die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung nicht erfüllt sind, der Abfluss finanzieller Ressourcen aber nicht unwahrscheinlich ist oder der Betrag nicht verlässlich ermittelt werden kann, wird über diese Verpflichtungen im Konzernanhang berichtet. Eine

Passivierung dieser Sachverhalte erfolgt erst, wenn sich die Verpflichtungen konkretisiert haben, d.h. der Abfluss finanzieller Ressourcen wahrscheinlich geworden ist und ihre Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Umsatzerlöse werden erfasst, sobald eine Leistungsverpflichtung aus einem Kundenvertrag erfüllt ist, d.h. sobald der Kunde die Kontrolle über das Produkt erlangt. Dies ist normalerweise der Fall, wenn das Produkt an den Kunden geliefert wurde und der Kunde das Fahrzeug abgenommen hat.

Umsatzerlöse aus Dienstleistungsverträgen werden erfasst, wenn die Dienstleistungen erbracht werden. Bei langfristigen Dienstleistungsverträgen und Servicegarantien werden die Umsatzerlöse linear über die Vertragslaufzeit erfasst oder, sofern die Leistungserbringung nicht linear erfolgt, entsprechend dem Leistungsfortschritt unter Anwendung der Cost-to-Cost-Methode. Erhaltene Vorauszahlungen für Dienstleistungen führen dazu, dass der diesen zugewiesene Transaktionspreis zum Zeitpunkt des ursprünglichen Verkaufsvorgangs als Vertragsverbindlichkeit und über die Dauer der Dienstleistung als Umsatz erfasst wird. Wenn sich die Zahlungen für Dienstleistungsverträge mit der Erfüllung der Leistungsverpflichtung decken, entspricht der erfasste Umsatz den Zahlungen.

Enthält ein Vertrag mehrere Leistungsverpflichtungen, wird der Transaktionspreis auf die jeweiligen Leistungsverpflichtungen verteilt. Bei Verträgen, bei denen Serviceelemente im Vergleich zum Umsatzerlös aus dem Verkauf des Fahrzeugs einen unwesentlichen Wert haben, wird die Residualwertmethode zur Allokation des Transaktionspreises verwendet. Dies führt nicht zu wesentlichen Unterschieden im Vergleich zum Umsatz, der auf relativen Einzelverkaufspreisen basiert. Ansonsten wird der Transaktionspreis basierend auf den relativen Einzelverkaufspreisen aufgeteilt.

Darüber hinaus gibt es bei TRATON Verkäufe, bei denen zu einem späteren Zeitpunkt bestimmte Teile zur Wiederaufbereitung zurückgekauft werden. Diese begründen die Erfassung einer Rücknahmeverpflichtung gegenüber dem Kunden, die mittels der Erwartungswertmethode bewertet wird, und einer Sonstigen Forderung für das zugrunde liegende Teil. Umsatz wird insoweit nicht erfasst.

Skonti, Kundenboni und Rabatte vermindern den Transaktionspreis. Variable Gegenleistungen werden nur insoweit in den Transaktionspreis einbezogen als eine spätere Stornierung der Umsatzerlöse mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann.

TRATON nutzt die praktische Erleichterung, eine Finanzierungskomponente nur zu bilanzieren, wenn diese wesentlich ist, und wenn ein Zeitraum von mehr als einem Jahr zwischen dem Übergang des Produkts oder der Dienstleistung an den Kunden und der Kundenzahlung erwartet wird. Aufgrund dieser Erleichterung wird keine Finanzierungskomponente bilanziert.

Für Verkäufe mit Rückkaufvereinbarungen wird auf das Kapitel „TRATON als Leasinggeber“ verwiesen.

Betriebliche Aufwendungen und Erträge

Betriebliche Aufwendungen werden erfasst, wenn die zugrunde liegenden Produkte oder Dienstleistungen in Anspruch genommen werden. Kosten für Werbung und andere Vertriebskosten werden erfasst, wenn sie anfallen.

In den Kosten der Umsatzerlöse werden die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten von Handelswaren erfasst. Zu den Herstellungskosten gehören neben den direkt zurechenbaren Material- und Fertigungseinzelkosten auch fertigungsbedingte Gemeinkosten einschließlich der Abschreibungen auf die Produktionsanlagen. Diese Position umfasst auch die Kosten für Zuführungen zu Gewährleistungsrückstellungen für gesetzliche oder vertragliche Garantieverpflichtungen, die jeweils zum Verkaufszeitpunkt der Produkte gebildet werden. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zins- und Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der TRATON SE und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz werden monetäre Posten in fremder Währung unter Verwen-

dung des Kurses am Bilanzstichtag angesetzt. Die daraus resultierenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden entsprechend ihrem wirtschaftlichen Gehalt im Operativen Ergebnis oder im Finanzergebnis erfasst.

Die Umrechnung der Abschlüsse ausländischer Gesellschaften von der jeweiligen funktionalen Währung in Euro erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode, nach der die Posten der Bilanz mit Ausnahme des Eigenkapitals zum Kurs am Bilanzstichtag, die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung mit gewichteten Durchschnittskursen umgerechnet werden. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen mit historischen Kursen umgerechnet. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Steuern. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Rückstellungen passiviert. Für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen werden Sonstige Rückstellungen passiviert.

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernden temporären Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung bzw. -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt. Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und sich die Laufzeiten entsprechen, verrechnet.

Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen

Zu den zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerten zählen einzelne langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten sowie direkt mit ihnen in Verbindung stehende Schulden (Veräußerungsgruppe), wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch betriebliche Nutzung realisiert werden sollen.

Langfristige Vermögenswerte, die einzeln oder zusammen in einer Veräußerungsgruppe als „zur Veräußerung bestimmt“ klassifiziert sind, werden in der Bilanz als separate Posten ausgewiesen. Im Anwendungsbereich von IFRS 5 *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche* erfolgt die Bewertung zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten; eine planmäßige Abschreibung wird nicht mehr vorgenommen. Im Falle einer späteren Erhöhung des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung. Die Wertaufholung ist auf die zuvor für die jeweiligen Vermögenswerte erfassten Wertminderungen begrenzt.

Vorjahresinformationen

Einzelne Vorjahresdaten sind aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit an die aktuelle Darstellung angepasst worden. Des Weiteren kam es zu einer Korrektur einzelner Vorjahresdaten. Sofern wesentlich, finden sich Details dazu in den jeweiligen Sektionen.

6. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der IFRS erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung sowie auf die Angabe von Eventualvermögen und -verbindlichkeiten auswirken. Alle Schätzungen und Annahmen werden nach bestem Wissen und Gewissen getroffen, um ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu vermitteln. Dennoch kann die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten aufgrund von Unsicherheiten, die sich teilweise der

Steuerung des Konzerns entziehen, signifikant abweichen, sodass die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden in Folgeperioden entsprechend angepasst werden. Die Annahmen und Ermessensentscheidungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Geschäftsentwicklung

Im Rahmen der Planung lässt das Management seine mittelfristigen Erwartungen aufgrund von Schätzungen zur Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds, des Marktvolumens, der Marktanteile sowie der Kosten- und Preisentwicklung einfließen. Die Planungen basieren auf vergangenen Erfahrungen und externen Informationsquellen. Der Planungszeitraum bezieht sich im Allgemeinen auf fünf Jahre.

Die TRATON GROUP schätzt die Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen als ein vorübergehendes Ereignis ein. Ein erneutes Auftreten von gravierenden Lieferengpässen mit Produktionsunterbrechungen wird im Planungszeitraum nicht mehr erwartet. Auch bei den knappen Logistikkapazitäten für die Auslieferung unserer Fahrzeuge gehen wir von einer Erholung im Laufe des Jahres 2023 aus. Aus der COVID-19-Pandemie erwarten wir aktuell keine Rückschläge im Planungszeitraum. Ausgehend von den hohen Inflationsraten im Jahr 2022 werden für das Jahr 2023 inflationäre Tendenzen auf einem etwas niedrigeren Niveau erwartet. Ab dem Jahr 2024 gehen wir davon aus, dass sich die Steigerungsraten von Material- und Personalkosten – je nach Region – auf einem in der Vergangenheit üblichen Niveau einpendeln werden. Bedingt durch die Kostensteigerungen wurden auch Umsatzsteigerungen in der Planung hinterlegt.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Nutzfahrzeugmärkten geht der Vorstand insgesamt von einem Marktwachstum aus, basierend auf einer weiterhin hohen Nachfrage für Ersatzinvestitionen, die aufgrund von Lieferengpässen in den letzten Jahren nicht vollständig bedient werden konnte. Nähere Details zur erwarteten Branchenentwicklung und zur Prognose für das Geschäftsjahr 2023 sind im „[Prognosebericht](#)“ enthalten.

Darüber hinaus ist in allen Segmenten in der Fünfjahresplanung eine Ausweitung der Elektromobilität hinterlegt (siehe auch Abschnitt „[Auswirkungen des Klimawandels](#)“). Der Grundstein für die Elektrifizierung der Nutzfahrzeugbranche in Europa wurde im Jahr 2022 mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens Milence gelegt. Zweck des Gemeinschaftsunternehmens, das die TRATON GROUP zusammen mit Daimler Truck und der Volvo Group gegründet hat, ist der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für schwere Lkw

und Reisebusse. Weiterhin sind bei MAN Truck & Bus im Planungszeitraum positive Auswirkungen aus dem im Jahr 2021 initiierten Programm zur Neuausrichtung eingeplant. Des Weiteren soll Navistar zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem Navistar schon heute Zugang hat. Ferner ist die zunehmende Internationalisierung von Volkswagen Truck & Bus in die Planung eingeflossen. Diese Annahmen führten insgesamt zu einer erwarteten Verbesserung der Wachstumsraten in den Kernmärkten sowie der Operativen Rendite (bereinigt) bis ins Jahr 2027 über alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen ein Geschäftswert zugeordnet ist, hinweg.

Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Nutzfahrzeugbranche hin zur Elektromobilität weiter voran. Mit der Strategie „TRATON Way Forward“ unterstreicht der Vorstand nochmals diese Transformation.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses, insbesondere bei der Fünfjahresplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Impairment Tests, wurden die möglichen Auswirkungen künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. In Europa beispielsweise hat die Europäische Union mit der Verordnung (EU) 2019/1242 die Verringerung des CO₂-Ausstoßes für neue schwere Nutzfahrzeuge über 16 t innerhalb der aktuellen Dekade vorgegeben. So müssen die CO₂-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuge bis 2025 um 15% und bis 2030 um 30% gegenüber einem Bezugswert des Beobachtungszeitraums Juli 2019 bis Juni 2020 mittels eines standardisierten Verfahrens gesenkt werden. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, können potenzielle Strafzahlungen verhängt werden. Daneben hat China ebenfalls Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Lkw festgelegt, und Brasilien hat Vorschläge zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen eingebracht. Die TRATON GROUP ist auch einer möglichen weiteren Verschärfung der Emissionsvorschriften für CO₂ und Stickoxide (NOx) in den USA ausgesetzt. Die TRATON GROUP bereitet unter Berücksichtigung der regulatorischen Zeitpläne für ihre Marken die Elektrifizierung ihres Produktportfolios vor. Für 2030 streben

wir einen Anteil von emissionsfreien Fahrzeugen von etwa der Hälfte an allen Verkäufen in allen Segmenten und Regionen an – sofern die entsprechenden Regulierungsmechanismen und die Infrastruktur vorhanden sind.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist technologisch anspruchsvoll und kostspielig. Um die Ziele der Europäischen Union und Nordamerikas zu erreichen, ist es unerlässlich, die CO₂- und Abgasemissionen durch neue Technologien zu reduzieren. TRATON investiert daher in erheblichem Umfang in klimafreundliche alternative Antriebe, vor allem in batterieelektrische Nutzfahrzeuge. Die mit dem Technologiewandel zur E-Mobilität verbundenen Ausgaben für Forschung und Entwicklung wurden für den Zeitraum 2021 bis zum Jahr 2026 mit insgesamt 2,6 Mrd € berücksichtigt. Im Gegenzug fährt TRATON die Investitionen in konventionelle Antriebe zurück, und zwar auf weniger als ein Fünftel der Aufwendungen für Produktentwicklung im Jahr 2026. Eine Auswirkung auf die Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurde angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. Verpflichtungen aus der Überschreitung von Emissionsgrenzwerten spielen aktuell keine Rolle. Durch die erhöhten Entwicklungstätigkeiten im Bereich Elektromobilität ergibt sich jedoch ein entsprechender Anstieg der aktivierten (Immaterielle Vermögenswerte) und nicht aktivierten (Umsatzkosten) Entwicklungskosten.

Werthaltigkeit von Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nichtfinanzieller Vermögenswerte – insbesondere Geschäfts- oder Firmenwerte, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten – als auch nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Marktentwicklung, der daraus abgeleiteten zukünftigen Cashflows und des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Cashflows (siehe auch Abschnitt „Geschäftsentwicklung“) werden aus der detaillierten Verkaufs- und Umsatzplanung für Nutzfahrzeuge, der Planung der Profitabilität (Bruttomarge) der Produkte und der Entwicklungen im Service-Geschäft abgeleitet. Zudem fließt auch die Transformation zur Elektromobilität unter Berücksichtigung der regulatorischen Zeitpläne ein (siehe auch Abschnitt „Auswirkungen des Klimawandels“). Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des fünfjährigen Planungszeitraums basiert auf einer Wachstumsrate von 1% p.a. (1% p.a.).

Werthaltigkeit von Vermieteten Vermögenswerten

Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Die Prognose von Restwerten erfordert Annahmen des Managements bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung von Fahrzeugpreisen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder veröffentlichte Informationen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, z. B. historischer Erfahrungswerte und aktueller Verkaufsdaten.

Bewertung erwarteter Kreditverluste

Die TRATON GROUP ist Risiken aufgrund vertraglich vereinbarter Zahlungen ausgesetzt. In sämtlichen wesentlichen Belangen verfügt die Gruppe als Sicherheit über das Recht, die den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge wieder in Besitz zu nehmen. Falls der Marktwert der Sicherheit nicht das Risiko gegenüber dem Kunden vollständig abdeckt und der Kunde seine vertraglich vereinbarten Zahlungen nicht erfüllen kann, besteht für die Gruppe ein Verlustrisiko. Soweit möglich, werden die Einschätzungen dieses Verlustrisikos unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet.

Ansatz und Bewertung von Rückstellungen

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungszinssatzes. Soweit möglich, wird auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde liegenden Annahmen sind der Anhangsangabe „**34. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**“ zu entnehmen.

Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung der geschätzten zukünftigen Kosten und der Kulanzregelungen ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen. Die Bewertung von Restrukturierungsrückstellungen ist mit Schätzungen und Annahmen in Bezug auf die Höhe der Abfindungszahlungen, Auswirkungen belastender Verträge, den Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen und demzufolge die zeitliche Verteilung der erwarteten Auszahlungen behaftet. Rechtsstreitigkeiten und andere Gerichtsverfahren führen

zu komplexen rechtlichen Fragestellungen und sind mit zahlreichen Unsicherheiten verbunden. Für die Bemessung werden der aktuelle Verhandlungsstand sowie Einschätzungen durch das lokale Management und den Vorstand der TRATON SE sowie durch externe Anwälte berücksichtigt.

Ertragsteuern

Die TRATON SE und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen. Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht TRATON je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung erforderlich. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses mit Navistar wurden aktive latente Steuern angesetzt, die aus steuerlichen Verlusten früherer Jahre stammen. Aus den erwarteten positiven Geschäftsaussichten und Kosteneinsparungen der betroffenen Gesellschaften infolge des Unternehmenszusammenschlusses wurden über die nächsten fünf Jahre steuerliche Gewinne abgeleitet. Soweit diese gegen die vorhandenen steuerlichen Verlustvorräte aufgerechnet werden können, wurden aktive latente Steuern angesetzt.

Im Dezember 2021 hat die OECD Leitlinien für einen neuen globalen Mindeststeuerrahmen herausgegeben. Mehrere Jurisdiktionen kündigten ihre Absicht an, diese umzusetzen. Im Dezember 2022 einigten sich die EU-Mitgliedstaaten auf eine entsprechende EU-Richtlinie. Während der übergeordnete Rahmen veröffentlicht wurde, erwarten wir nationale Rechtsvorschriften und detaillierte Leitlinien, um die vollen Auswirkungen zu bewerten.

Nutzungsdauer im Anlagevermögen

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und ggf. einer außerplanmäßigen Abschreibung. Im Rahmen dieser Überprüfung kam es im Januar 2023 zu einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen. Für das Operative Ergebnis wird aus diesen Anpassungen für das Jahr 2023 und 2024 jeweils ein positiver Effekt im mittleren zweistelligen Millionenbereich erwartet.

7. Segmentberichterstattung

BERICHTSSEGMENTE 2022

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP	davon TRATON Operations
Umsatz gesamt	15.316	11.331	10.501	2.952	1.294	41.395	-1.060	40.335	39.554
Konzerninterner Umsatz	-428	-210	-287	-8	-90	-1.023	1.023	-	-386
Außenumsatz	14.888	11.121	10.215	2.944	1.204	40.372	-37	40.335	39.168
Abschreibungen	-1.151	-1.163	-270	-61	-448	-3.094	139	-2.954	-2.643
Wertminderungen	-13	-16	-18	-2	0	-50	16	-34	-50
Operatives Ergebnis	1.175	-4	502	309	80	2.061	-497	1.564	1.973
Operatives Ergebnis (bereinigt)	1.315	139	502	309	303	2.568	-497	2.071	2.257
Finanzergebnis	27	78	23	-167	0	-40	36	-4	-40
davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-7	35	-	-	-	27	70	97	27
Investitionen¹	905	633	392	122	4	2.056	-27	2.029	2.051
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	101	135	-	-	-	236	1.093	1.328	236

¹ Die Investitionen enthalten nicht die Zugänge zu Nutzungsrechten nach IFRS 16. Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 2.349 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2022 wie folgt: Scania Vehicles & Services: 1.033 Mio €, MAN Truck & Bus: 738 Mio €, Navistar Sales & Services: 449 Mio €, Volkswagen Truck & Bus: 128 Mio €, TRATON Financial Services: 8 Mio €, Überleitung: -7 Mio €.

BERICHTSSEGMENTE 2021

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Summe der Segmente	Überleitung	TRATON GROUP	davon TRATON Operations
Umsatz gesamt	13.927	10.934	3.557	2.113	964	31.496	-876	30.620	30.103
Konzerninterner Umsatz	-500	-214	-130	-3	-19	-866	866	-	-418
Außenumsatz	13.427	10.720	3.427	2.111	945	30.630	-10	30.620	29.685
Abschreibungen	-1.104	-1.177	-117	-51	-417	-2.866	252	-2.615	-2.448
Wertminderungen	-2	-160	-	-2	-1	-165	-	-165	-164
Operatives Ergebnis	903	-447	41	171	259	927	-534	393	677
Operatives Ergebnis (bereinigt)	1.412	249	41	171	259	2.133	-534	1.599	1.883
Finanzergebnis	-15	21	-57	-56	0	-106	361	255	-106
davon: Ergebnis von nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen	-2	31	0	-	-	30	402	432	30
Investitionen¹	893	456	246	87	3	1.685	2.580	4.265	1.680
Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	105	98	-	-	-	203	1.077	1.280	203

¹ Die Investitionen enthalten nicht die Zugänge zu Nutzungsrechten nach IFRS 16. Der gesamte Zugang zu langfristigen Vermögenswerten (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten nach IFRS 16, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien) in Höhe von 4.590 Mio € verteilte sich im Geschäftsjahr 2021 wie folgt: Scania Vehicles & Services: 1.073 Mio €, MAN Truck & Bus: 579 Mio €, Navistar Sales & Services: 260 Mio €, Volkswagen Truck & Bus: 90 Mio €, TRATON Financial Services: 7 Mio €, Überleitung: 2.582 Mio €.

Die Produktions- und Vermarktungsaktivitäten der TRATON GROUP werden auf die Segmente Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus, Navistar Sales & Services und Volkswagen Truck & Bus aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur. Im Hinblick auf Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen und auf die Bewertung der Ertragskraft werden die Ergebnisse der Einheiten regelmäßig vom Vorstand der TRATON SE in seiner Funktion als verantwortliche Unternehmensinstanz überprüft. Volkswagen Truck & Bus ist der neue Unternehmensname von Volkswagen Caminhões e Ônibus. Als zusätzliche Referenz geben wir das Geschäftsfeld TRATON Operations an, das dem konsolidierten Wert der ihm zugeordneten vier Fahrzeugsegmente entspricht.

TRATON Financial Services fasst die Aktivitäten von Scania Financial Services und Navistar Financial Services zusammen. Beide Geschäfte bieten ihren Kunden Finanzierungslösungen für den Erwerb von Nutzfahrzeugen an und unterliegen daher den gleichen konjunkturellen Schwankungen. Auch ähneln sie sich stark im Hinblick auf die Kunden-

gruppen und Vertriebswege, da sie zur Finanzierung der Produkte des jeweiligen Fahrzeugsegments bereitstehen. Die Einheiten haben einen ähnlichen Geschäftszyklus im Hinblick auf ihre Umsatzentwicklung, ihre Kapitalintensität und ihre langfristige finanzielle Leistung, und werden daher in der Berichterstattung zusammengefasst.

In der Spalte Überleitung werden die Corporate Items mit den Aktivitäten und Services der Konzernzentrale sowie von weiteren nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen ausgewiesen. Zudem werden hier die Konsolidierung zwischen den Segmenten sowie die Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments dargestellt.

Die vier Fahrzeugsegmente entwickeln, produzieren und vertreiben Lkw und Busse, und bieten dazugehörige Dienstleistungen und Ersatzteile an. Die Segmente Scania Vehicles & Services, MAN Truck & Bus und Navistar Sales & Services bieten ihren Kunden zudem Motoren an.

Scania Vehicles & Services hat sich mit der Marke Scania als Premium-Innovationsführer für nachhaltige Transportlösungen in der TRATON GROUP positioniert. Scania ist weltweit vertreten, insbesondere in Europa, Südamerika und Asien.

MAN Truck & Bus ist der verlässliche Business-Partner im Lkw- und Bus-Geschäft, der es sich zum Ziel gesetzt hat, das Geschäft seiner Kunden zu vereinfachen und ein Komplettangebot bereithält vom leichten Nutzfahrzeug bis zum schweren Lkw. MAN expandiert vom Kernmarkt Westeuropa in die Wachstumsmärkte Osteuropas und Asiens.

Navistar Sales & Services stellt Lkw und Schulbusse her und verkauft zudem Motoren und Ersatzteile sowie fahrzeugspezifische Dienstleistungen. Navistar ist vor allem in den USA und Kanada vertreten.

Volkswagen Truck & Bus bietet für seine Produkte ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis mit maßgeschneiderten Produkten für Wachstumsmärkte wie Lateinamerika und Afrika.

Das Segment **TRATON Financial Services** bietet Kunden von Scania und Navistar Finanzierungslösungen wie Darlehen oder Leasingverträge an. Für Kunden von MAN und Volkswagen Truck & Bus stellen die Volkswagen Financial Services AG und deren Tochtergesellschaften ähnliche Finanzierungslösungen außerhalb der TRATON GROUP bereit.

Das Segmentergebnis wird ab dem Geschäftsjahr 2022 in der TRATON GROUP auf Basis des Operativen Ergebnisses (bereinigt) bestimmt. Im Vorjahr entsprach das Segmentergebnis dem Operativen Ergebnis. Das Operative Ergebnis (bereinigt) wird aus dem Operativen Ergebnis (Ergebnis vor Steuern und vor dem Finanzergebnis) unter Berücksichtigung von Bereinigungen ermittelt. Die Bereinigungen umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können. Darunter fallen insbesondere Kosten für Restrukturierungs- und Strukturmaßnahmen sowie einmalige Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf das Ergebnis der TRATON GROUP. Das Vorjahr wurde dementsprechend an die aktuelle Darstellung angepasst.

Die finanziellen Segmentinformationen sind grundsätzlich in Übereinstimmung mit den Ausweis- und Bewertungsmethoden, die bei der Aufstellung des Konzernabschlusses angewendet wurden, ermittelt. Die Weitervermietung von Buy-Back-Fahrzeugen wird in Abweichung von IFRS 16 im Segment Financial Services stets als Operating Lease bilanziert.

Die Umsätze zwischen den Segmenten erfolgen zu marktüblichen Preisen. Die Abschreibungen bzw. Wertminderungen betreffen die den einzelnen Unternehmensbereichen zugeordneten Immateriellen Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerte. Sie enthalten auch die Abschreibungen bzw. Wertminderungen auf Nutzungsrechte nach IFRS 16. Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne die Zugänge von Nutzungsrechten nach IFRS 16 ausgewiesen.

Die Überleitung der Segmentwerte auf die entsprechenden Konzernwerte stellt sich wie folgt dar:

ÜBERLEITUNG AUF DEN UMSATZ DER TRATON GROUP

in Mio €	2022	2021
Umsatz gesamt (Summe der Segmente)	41.395	31.496
Außenumsatz der TRATON Holding	12	11
Effekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	-43	-15
Konsolidierung	-1.029	-872
Umsatz (TRATON GROUP)	40.335	30.620

ÜBERLEITUNG AUF DAS ERGEBNIS VOR STEUERN DER TRATON GROUP

in Mio €	2022	2021
Operatives Ergebnis (bereinigt), Summe der Segmente	2.568	2.133
Sondereffekte aus Abwertungen aufgrund des Kriegs in der Ukraine und aus dem Verkauf der russischen Einheiten	477	510
Sondereffekte aus Kartellstrafverfahren	17	-
Sondereffekte aus Restrukturierungen	13	696
Operatives Ergebnis TRATON Holding	-124	-244
Ergebniseffekte aus den nicht den Segmenten zugeordneten Kaufpreisallokationen	-317	-291
Konsolidierung	-57	1
Operatives Ergebnis (TRATON GROUP)	1.564	393
Finanzergebnis	-4	255
Ergebnis vor Steuern (TRATON GROUP)	1.560	648

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG NACH REGIONEN

in Mio €	Deutschland	EU27+3 (ohne Deutschland)	USA	Nordamerika (ohne USA)	Brasilien	Südamerika (ohne Brasilien)	Übrige Regionen ²	Gesamt
2022								
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2022	5.165	12.294	7.477	782	1.792	176	683	28.369
Umsatz ¹	4.446	14.312	8.545	1.913	4.765	1.577	4.778	40.335
2021								
Langfristiges Vermögen (ohne Finanzinstrumente, Beteiligungen und Latente Steuern) am 31.12.2021 ⁴	5.408	13.155	7.047	730	1.607	147	684	28.779
Umsatz ^{1,3}	4.318	12.920	2.843	762	3.352	1.074	5.350	30.620

1 Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

2 enthält auch die Umsatzerlöse aus Sicherungsgeschäften

3 Die Werte des Vorjahres für Deutschland, USA und Brasilien wurden angepasst. Die Anpassung der Umsätze verteilte sich wie folgt: Brasilien -112 Mio €, Deutschland -3 Mio € und Region USA 115 Mio €.

4 Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen – Navistar“.

8. Akquisitionen

Bilmetro

Am 3. Januar 2022 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP 100% der Anteile an der Bilmetro AB und drei Immobiliengesellschaften erworben. Bilmetro AB ist ein autorisierter Händler von Scania-Lkw sowie der Pkw-Marken Volkswagen, Audi, ŠKODA, SEAT, CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Das Pkw-Geschäft wurde am 3. Januar 2022 an ein nicht der TRATON GROUP angehörendes Tochterunternehmen der Volkswagen AG veräußert. Die Bilmetro AB hat ihren Sitz in Mittelschweden und ist an elf Standorten in Schweden tätig. Die Bilanzsumme der Bilmetro AB ohne das verkaufte Pkw-Geschäft belief sich zum Erwerbszeitpunkt auf 350 Mio €, einschließlich eines Finanzierungsportfolios in Höhe von 260 Mio €. Durch die Akquisition entsteht kein wesentlicher Geschäfts- oder Firmenwert und sie hat auch keinen wesentlichen Einfluss auf den Umsatz und das Ergebnis der TRATON GROUP.

Navistar

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben. Aufgrund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Nach Anpassungen aufgrund besserer Erkenntnisse beträgt der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert 2.790 Mio € (ursprünglich 2.783 Mio €).

Die Aktualisierung der Verteilung des Kaufpreises auf die übernommenen Vermögenswerte und Schulden bezieht sich auf Immaterielle Vermögenswerte (+28 Mio €) und Sachanlagen (-67 Mio €) und damit zusammenhängend auf Aktive latente Steuern (+33 Mio €) und Passive latente Steuern (+1 Mio €) sowie auf eine Verschiebung von lang- zu kurzfristigen Schulden (22 Mio €) und führt zu einer Anpassung der entsprechenden Vorjahresvergleichswerte. Auswirkungen auf die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres ergeben sich aus der Aktualisierung nicht.

9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

(Geplante) Veräußerungen in Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine

Im September 2022 gab die TRATON GROUP die geplante Veräußerung von Geschäftsaktivitäten in Russland bekannt. Dabei sollten die russischen Vertriebsgesellschaften von MAN Truck & Bus und Scania Vehicles & Services sowie das russische Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania veräußert werden. Die folgenden Abschnitte enthalten Details zu den jeweiligen (geplanten) Veräußerungen.

Scania Finance Russland

Gemeinsam mit der Volkswagen AG hat die TRATON GROUP entschieden, 100% ihrer Anteile an Scania Finance LLC, Scania Insurance LLC und Scania Leasing LLC mit Sitz in der Russischen Föderation (gemeinsam „Scania Finance Russland“) an Unternehmen im Volkswagen Konzern zu veräußern. Der Vertrag wurde im Oktober 2022 unterschrieben und im Januar 2023 vollzogen. Die Vermögenswerte und Schulden von Scania Finance Russland gliedern sich zum 31. Dezember 2022 wie folgt:

SCANIA FINANCE RUSSLAND

in Mio €	31.12.2022
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	109
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	9
Flüssige Mittel	304
Summe Vermögenswerte	421
Sonstige Verbindlichkeiten	20
Passive latente Steuern	1
Summe Verbindlichkeiten	21

Durch die Einstufung als Veräußerungsgruppe ergab sich eine Wertminderung in Höhe von 184 Mio €. Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen von Scania Finance Russland wurden in Gänze wertberichtigt. Darüber hinaus wurden Forderungen aus Finanzdienstleistungen teilweise wertberichtigt. Der gesamte Aufwand entfällt mit 183 Mio € auf Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte und mit 1 Mio € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Außerdem entfällt ein negatives Kumuliertes Sonstiges Ergebnis in Höhe von 108 Mio € auf Scania Finance Russland, welches sich auf Währungs-

umrechnungseffekte bezieht und mit Veräußerung in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert wird. Die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden sind dem Segment TRATON Financial Services zugeordnet. Der Fair Value der Veräußerungsgruppe ist der Stufe 3 der Fair-Value-Hierarchie zugeordnet und entspricht dem vereinbarten Verkaufspreis.

MAN Truck & Bus Russland

Der Verkauf von 100% der Anteile an MAN Truck and Bus Rus LLC, Russische Föderation („MAN Truck & Bus Russland“) an einen russischen Vertriebspartner wurde mit Wirkung zum 2. Dezember 2022 für einen Veräußerungspreis von 5 Mio € vollzogen. Die Transaktion beinhaltet eine Option zum Rückwerb der Anteile der veräußerten Gesellschaft durch die TRATON GROUP. Diese kann im Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Juli 2037 ausgeübt werden, wobei die Absicht der Ausübung sechs Monate im Voraus mitzuteilen wäre. Der Käufer muss sicherstellen, dass bis zum Auslaufen der Option Eigenkapital im Wert von 5 Mio € erhalten bleibt. Weiterhin umfasst der Vertrag Regelungen zur Sicherung der Verpflichtungen aus dem Kaufvertrag sowie einen Partnervertrag zwischen MAN Truck & Bus und der veräußerten Gesellschaft, der die künftige Zusammenarbeit regelt. Die Vermögenswerte und Schulden von MAN Truck & Bus Russland gliedern sich zum Zeitpunkt der Veräußerung wie folgt:

MAN TRUCK & BUS RUSSLAND

in Mio €	2.12.2022
Flüssige Mittel	64
Summe Vermögenswerte	64
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2
Sonstige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	16
Summe Verbindlichkeiten	17

Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand in Höhe von 97 Mio € erfasst. Mit Ausnahme der Flüssigen Mittel wurden alle Vermögenswerte in Gänze wertberichtigt. Der gesamte Aufwand aus Wertminderungen entfällt mit 56 Mio € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen, mit 18 Mio € auf die Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte und mit 5 Mio € auf das Steuerergebnis. Außerdem entfällt ein negatives Kumuliertes Sonstiges Ergebnis in Höhe von 18 Mio € auf MAN Truck & Bus Russland, welches sich auf Währungsumrechnungseffekte bezieht und mit Veräußerung

ebenfalls in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurde. Aus der Veräußerung der Anteile an MAN Truck & Bus Russland resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von 59 Mio €, der im Cashflow aus der Investitionstätigkeit unter der Position „Veräußerung von Tochtergesellschaften“ ausgewiesen wird. Die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden waren dem Segment MAN Truck & Bus zugeordnet.

Scania Vehicles & Services Russland

Der Verkauf von 100 % der Anteile an Scania-Rus LLC, Russische Föderation („Scania Vehicles & Services Russland“) durch die TRATON GROUP wurde am 14. Dezember 2022 für einen Veräußerungspreis von 75 Mio € vollzogen. Die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von Scania Vehicles & Services Russland gliedern sich zum Zeitpunkt der Veräußerung wie folgt:

SCANIA VEHICLES & SERVICES RUSSLAND

in Mio €	14.12.2022
Sonstige Forderungen	3
Flüssige Mittel	86
Summe Vermögenswerte	90
Sonstige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	14
Summe Verbindlichkeiten	14

Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand in Höhe von 102 Mio € erfasst. Mit Ausnahme der Flüssigen Mittel und der Sonstigen Forderungen wurden alle Vermögenswerte von Scania Vehicles & Services Russland in Gänze wertberichtigt. Der gesamte Wertminderungsaufwand entfällt mit 34 Mio € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen, mit 22 Mio € auf die Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte und mit 3 Mio € auf das Steuerergebnis. Außerdem entfällt ein negatives Kumuliertes Sonstiges Ergebnis in Höhe von 43 Mio € auf Scania Vehicles & Services Russland, welches sich auf Währungsumrechnungseffekte bezieht und mit der Veräußerung ebenfalls in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurde. Aus der Veräußerung der Anteile an Scania Vehicles & Services Russland resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von 11 Mio €, der in der Kapitalflussrechnung unter dem Posten „Veräußerung von Tochtergesellschaften“ ausgewiesen wird. Die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden waren dem Segment Scania Vehicles & Services zugeordnet.

Weitere Veräußerung des Geschäftsjahres

Am 30. November 2022 wurde der Verkauf des auf Dieselmotoren spezialisierten Unternehmens International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda. (MWM) an Tupy S.A., Brasilien, vollzogen. Der Verkaufspreis beträgt 224 Mio €, wobei 158 Mio € (BRL 855 Mio) bereits gezahlt wurden. Der darüber hinausgehende Teil wird in den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen und bezieht sich mit 52 Mio € auf Kaufpreisanpassungen in Bezug auf die Schlussbilanz von MWM und mit 14 Mio € auf eine bedingte Gegenleistung. Die Vermögenswerte und Schulden von MWM zum Zeitpunkt der Veräußerung gliedern sich wie folgt:

MWM

in Mio €	30.11.2022
Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	23
Vorräte	83
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	53
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	99
Aktive latente Steuern	48
Flüssige Mittel	45
Summe Vermögenswerte	351
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	58
Sonstige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	57
Passive latente Steuern	12
Summe Verbindlichkeiten	127

Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Ertrag in Höhe von 7 Mio € erfasst. Darin sind Wertminderungsaufwendungen in Höhe von 2 Mio € enthalten, die in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen werden. Außerdem entfällt ein positives Kumuliertes Sonstiges Ergebnis in Höhe von 9 Mio € auf MWM, welches sich auf Währungsumrechnungseffekte bezieht und mit Veräußerung in die Sonstigen betrieblichen Erträge umgegliedert wurde. Aus der Veräußerung der Anteile an MWM resultierte ein Nettozahlungsmittelzufluss von 113 Mio €, der in der Kapitalflussrechnung unter dem Posten „Veräußerung von Tochtergesellschaften“ ausgewiesen wird. Die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden waren dem Segment Navistar Sales & Services sowie den Corporate Items zugeordnet.

Im Vorjahr abgeschlossene Veräußerungen

In Bezug auf die Veräußerungen der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr, Österreich (MTBÖ) sowie der MAN-Betriebsstätte in Plauen, wird auf den Konzernabschluss der TRATON GROUP zum 31.12.2021 verwiesen.

10. Umsatz

Struktur des Umsatzes

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Überleitung	2022	Davon TRATON Operations
Neufahrzeuge	9.580	6.317	6.861	2.801	-	20	25.579	25.542
Originalteile	2.475	1.800	2.394	121	-	-32	6.757	6.759
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	991	707	635	1	18	0	2.353	2.334
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	364	691	287	-	-	-484	858	858
Werkstattleistungen	951	803	-	9	-	-1	1.763	1.764
Vermiet- und Leasinggeschäft	767	880	46	-	523	-418	1.798	1.693
Zinsen und ähnliche Erträge	1	-	-	-	752	-89	665	1
Sonstige Umsatzerlöse	187	133	279	19	-	-56	563	603
	15.316	11.331	10.501	2.952	1.294	-1.060	40.335	39.554

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2021

in Mio €	Scania Vehicles & Services	MAN Truck & Bus	Navistar Sales & Services	Volkswagen Truck & Bus	TRATON Financial Services	Überleitung	2021	Davon TRATON Operations
Neufahrzeuge	8.802	6.159	2.054	2.023	-	-19	19.019	19.029
Originalteile	2.098	1.583	1.053	83	-	-18	4.799	4.800
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	855	825	207	0	14	0	1.901	1.887
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	357	637	115	-	-	-386	723	723
Werkstattleistungen	866	720	-	5	-	-1	1.590	1.591
Vermiet- und Leasinggeschäft	779	887	20	-	474	-402	1.758	1.686
Zinsen und ähnliche Erträge	5	-	0	-	477	-20	462	5
Sonstige Umsatzerlöse	166	124	108	1	-	-30	368	381
	13.927	10.934	3.557	2.113	964	-876	30.620	30.103

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfasst u. a. Erlöse aus produktbezogenen Lizenzeinnahmen. Die Überleitung beinhaltet die TRATON Holding, die Effekte aus Kaufpreisallokationen im Falle des Erwerbs eines einzelnen Segments und die Konsolidierungsmaßnahmen zwischen den Berichtssegmenten sowie der TRATON Holding.

Die im Berichtszeitraum erfassten Umsatzerlöse, die zu Beginn des Berichtszeitraums in den Vertragsverbindlichkeiten erfasst waren (siehe Anhangsangabe „33. Sonstige Verbindlichkeiten“), betragen 1.232 Mio € (836 Mio €). Im Umsatz sind 37 Mio € (1 Mio €) enthalten, die sich auf die Erfüllung von Leistungsverpflichtungen in Vorjahren beziehen.

Erlöse aus Verträgen mit Kunden

Informationen über die Leistungsverpflichtungen der Gruppe

Die Leistungsverpflichtungen des Konzerns umfassen hauptsächlich den Verkauf von Lkw, schweren Spezialfahrzeugen, Bussen und damit verbundenen Ersatzteilen sowie die Erbringung von Reparatur- und Wartungsleistungen. Die TRATON GROUP gewährt neben regulären rechtlichen Gewährleistungen auch Servicegarantien.

Die Zahlungsfrist beträgt gemäß üblicher Geschäftspraxis 30 Tage, wobei in einigen Märkten eine Zahlungsfrist von bis zu 140 Tagen gewährt wird. Kunden können sich entscheiden, ein Fahrzeug mit Finanzierungsleistungen von TRATON Financial Services oder mit einer Tochtergesellschaft des Volkswagen Konzerns (z. B. Volkswagen Financial Services) zu erwerben. Falls ein nicht zur TRATON GROUP gehörender Dritter eingesetzt wird, erhält TRATON die Zahlung in der Regel von diesem Dritten kurz nachdem der Kunde das Fahrzeug erhalten hat.

AUFTRAGSBESTAND

in Mio €	2022	2021
Voraussichtlicher Zeitpunkt der Umsatzrealisierung		
Innerhalb eines Jahres	26.287	21.319
1 – 5 Jahre	2.077	1.971
In mehr als fünf Jahren	188	211
	28.552	23.501

Der Auftragsbestand nach IFRS 15 *Erlöse aus Verträgen mit Kunden* mit einer Umsatzrealisierung innerhalb von einem Jahr bezieht sich im Wesentlichen auf die Auslieferung von Fahrzeugen. Eine erwartete Umsatzrealisierung in mehr als einem Jahr bezieht sich hauptsächlich auf langfristige Servicevereinbarungen und erweiterte Garantieverträge. Diverse Versorgungsengpässe und daraus resultierende Lieferengpässe trugen zum Anstieg des Auftragsbestands bei.

Erlöse aus Finanzierungen

TRATON Financial Services bietet verschiedene Arten von Finanzierungsleistungen, üblicherweise mit Fälligkeiten zwischen drei und fünf Jahren, bei denen die Fahrzeuge als zugrunde liegende Sicherheiten fungieren. Die Art der angebotenen Finanzierungsleistung wird häufig von den Marktbedingungen sowie zivil- und steuerrechtlichen Regelungen im jeweiligen Land bestimmt. Finanzierungen bestehen im Wesentlichen aus Finanzierungsleasing, bei dem das Eigentumsrecht des Fahrzeugs über die Laufzeit des Leasingverhältnisses bei TRATON verbleibt, allerdings wesentliche Risiken und Chancen auf den Leasingnehmer übergehen. Werden Mietkaufverträge angeboten, wird das Eigentumsrecht zum Verkaufsdatum an den Kunden übertragen; TRATON Financial Services erhält jedoch Sicherheiten in Form von Zurückbehaltungsrechten. Leasingverträge der TRATON Financial Services, bei denen bei Auslieferung von Fahrzeugen wesentliche Risiken bei TRATON verbleiben, werden als Operating-Leasingverhältnis erfasst.

Zur Förderung von Verkäufen werden Drittfinanzierern und Endkunden Unterstützungen wie Restwertgarantien angeboten. Restwertgarantien führen zu einer Rückerstattungsverbindlichkeit und werden anhand des erwarteten oder des wahrscheinlichsten Betrags ermittelt. Daneben kann es vorkommen, dass sich TRATON bedingte Kaufoptionen sichert, um an der Entwicklung der Restwerte zu partizipieren. Diese bedingte Kaufoption führt zu einem bilanziellen Leasingverhältnis, aufgrund dessen der Umsatz aus dem Verkauf abgegrenzt und über den Zeitraum des Leasingverhältnisses verteilt werden muss. Dies führt zu einem abgegrenzten Umsatz in Höhe der berechneten Leasingraten sowie einer finanziellen Verbindlichkeit in Höhe des erwarteten Restwerts.

Erträge aus der Kundenfinanzierung werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode über die Vertragslaufzeit realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder niedrigverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert.

11. Funktionskosten

Umsatzkosten

Umsatzkosten beinhalten Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Produktionsbereich entfallenden Abschreibungen. Für das zum 31. Dezember 2022 endende Geschäftsjahr sind dem Segment TRATON Financial Services zurechenbare Aufwendungen in Höhe von 794 Mio € (579 Mio €) enthalten.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten sind in den Umsatzkosten enthalten und stellen sich wie folgt dar:

in Mio €	2022	2021
Primäre F&E-Kosten	1.905	1.473
davon aktivierte Entwicklungskosten	604	468
Aktivierungsquote (in %)	32 %	32 %
Abschreibungen und Wertminderungen auf aktivierte Entwicklungskosten	379	299
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	1.679	1.303

Personal

Der Personalaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 207 Mio €. Hier wirkten sich u. a. höhere Aufwendungen aufgrund von Navistar aus (erstmaliger Einbezug: 01.07.2021) sowie gesunkene Aufwendungen bei MAN Truck & Bus im Vergleich zum Vorjahr, welches Aufwendungen für die Neuaufstellung enthielt.

PERSONALAUFWAND

in Mio €	2022	2021
Löhne und Gehälter	4.952	4.879
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.371	1.238
Personalaufwand	6.323	6.116

Die Aufwendungen für Altersversorgung beliefen sich auf 340 Mio € (280 Mio €).

IM JAHRESDURCHSCHNITT BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2022	2021
Leistungslöhner	46.597	40.803
Indirekter Bereich	53.830	50.196
Mitarbeiter gesamt	100.427	90.999
davon Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit	546	513
Auszubildende	2.966	3.149
Personal gesamt	103.393	94.148

Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den erstmaligen Einbezug von Navistar zurückzuführen. Seit dem Erwerb zum 1. Juli 2021 waren dort im Durchschnitt des Vorjahres 14.335 Mitarbeiter/-innen beschäftigt.

12. Sonstige betriebliche Erträge

in Mio €	2022	2021
Erträge aus Wechselkursveränderungen	679	389
Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Verbindlichkeiten	111	54
Erträge aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting	87	53
Erträge aus Weiterberechnungen	80	46
Erträge aus Miet- und Pachteinnahmen	36	20
Erträge aus Anlageabgängen	31	33
Übrige Erträge	182	148
	1.207	744

Aufgrund der hohen Inflation und der damit einhergehenden stabilisierenden Maßnahmen der Zentralbanken kam es zu erheblichen Währungsschwankungen, die zu einem Anstieg der Erträge aus Wechselkursveränderungen im Geschäftsjahr 2022 geführt haben.

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Effekte aus Änderungen von Wechselkursen hoben sich innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses weitestgehend auf.

Die Erträge aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungsicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

13. Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio €	2022	2021
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	726	387
Aufwendungen aus Prozess- und Rechtsrisiken	152	621
Aufwendungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting	119	60
Verluste aus Anlageabgängen	12	31
Aufwendungen für Personalmaßnahmen aus Restrukturierungen	4	333
Übrige Aufwendungen	368	497
	1.381	1.927

Aufgrund der hohen Inflation und der damit einhergehenden stabilisierenden Maßnahmen der Zentralbanken kam es zu erheblichen Währungsschwankungen, die zu einem Anstieg der Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen im Geschäftsjahr 2022 geführt haben.

Die Aufwendungen für Prozessrisiken im Vorjahr beziehen sich im Wesentlichen auf Aufwendungen im Zusammenhang mit dem von der EU-Kommission eingeleiteten Kartellverfahren gegen europäische Lkw-Hersteller. In diesem Zusammenhang wurden im Vorjahr 510 Mio € bei Scania Vehicles & Services zurückgestellt.

Die Aufwendungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungsicherung, die nicht ins Hedge Accounting einbezogen sind.

Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus wurden im Jahr 2021 Aufwendungen für Personalmaßnahmen (u. a. Abfindungen und Altersteilzeitregelungen) in Höhe von 330 Mio € berücksichtigt. Diese betreffen für die Restrukturierung notwendige Kosten und stehen nicht mit dem operativen Geschäft in Verbindung.

Im Zuge der Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung wurde im Jahr 2021 die MTBÖ veräußert. Folglich wurden die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ mit der Unterzeichnung eines Kaufvertrags am 10. Juni 2021 bis zur Veräußerung als Veräußerungsgruppe im Abschluss der TRATON GROUP dargestellt. In diesem Zusammenhang wurden im Vorjahr in den Übrigen Aufwendungen Wertminderungen des Sachanlagevermögens in Höhe von 159 Mio € und ein Verlust aus der Entkonsolidierung in Höhe von 144 Mio € erfasst.

Im Geschäftsjahr entfallen Übrige Aufwendungen in Höhe von 154 Mio € auf Aufwendungen aus zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerten und Veräußerungsgruppen. Für nähere Information siehe Anhangsangabe „9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“.

14. Zinsergebnis

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

in Mio €	2022	2021
Zinsen und ähnliche Erträge	184	122
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-358	-279
Zinsaufwendungen aus Leasingverbindlichkeiten	-31	-29
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-70	-39
Aufzinsung und Effekte aus der Änderung des Abzinsungssatzes von Verbindlichkeiten und Sonstigen Rückstellungen	51	-1
	-224	-227

In den Zinserträgen des aktuellen Geschäftsjahres wirkten sich höhere Zinserträge aus Derivaten positiv aus. Außerdem verzeichneten einige lateinamerikanische Gesellschaften begünstigt durch das steigende Zinsniveau der Region höhere Erträge.

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen enthalten hauptsächlich Zinsaufwand für Finanzverbindlichkeiten. Deren Zunahme resultiert vorwiegend aus dem gestiegenen Finanzierungsvolumen sowie dem Anstieg des Zinsniveaus in Brasilien.

Gegenläufig fiel im aktuellen Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr ein geringerer Zinsaufwand im Zusammenhang mit Rückstellungen für das EU-Kartellverfahren an. Für weitere Erläuterungen zum Kartellverfahren siehe Anhangsangabe „**43. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren**“.

Der Ertrag innerhalb des Bereichs der Aufzinsung und Änderung des Abzinsungssatzes resultiert fast ausschließlich aus der Erhöhung des Abzinsungssatzes für langfristige Rückstellungen, insbesondere aus dem Bereich Gewährleistungsverpflichtungen.

Die Zinserträge und -aufwendungen beinhalten realisierte Erträge bzw. Aufwendungen aus Zinsderivaten auf Positionen der Nettoliquidität.

15. Übriges Finanzergebnis

BERICHTSZEITRAUM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

in Mio €	2022	2021
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	3	7
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-2	-4
Erträge und Aufwendungen aus Ergebnisabführungsverträgen	2	1
Realisierte Fremdwährungserträge und -aufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	189	-84
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten	487	434
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten außerhalb Hedge Accounting	-570	-305
Erträge und Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Derivaten innerhalb Hedge Accounting	15	-
Übriges Finanzergebnis	123	49

Die Fair-Value-Änderungen aus Derivaten außerhalb Hedge Accounting gleichen die Währungsumrechnungseffekte auf die Nettoverschuldung aus der Realisierung und Bewertung im Wesentlichen aus. Im Geschäftsjahr 2022 verbleibt ein Residualertrag, da durch den allgemeinen Anstieg des Zinsniveaus der Nettoaufwand aus Zinswährungsswaps unter dem Nettoertrag aus Fremdwährungspositionen der Nettoverschuldung lag.

16. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

in Mio €	2022	2021
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	52	-5
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	782	533
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	833	528
davon periodenfremde Aufwendungen (+)/Erträge (-)	2	-38
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Inland	-32	-162
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-) Ausland	-382	-188
Latenter Steueraufwand (+)/-ertrag (-)	-414	-350

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2022 betrug 15%. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerquote von 31,9% (31,9%).

Für die Bewertung der latenten Steuern wurde im deutschen Organkreis zum 31. Dezember 2022 ein Steuersatz in Höhe von 31,9% angewandt (31,9%).

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 und 46%. Bei gespaltenen Steuersätzen wurde der Thesaurierungssteuersatz angewandt. Der sich aus Steuersatzänderungen ergebende latente Steueraufwand/-ertrag betrug im Jahr 2022 auf Konzernebene 0 Mio € (2 Mio €).

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2022 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag um 112 Mio € (36 Mio €).

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden minderte sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 81 Mio € (24 Mio €). Die bisher nicht berücksichtigten steuerlichen Verluste und Steuergutschriften trugen im Jahr 2022 zu einer Minderung des latenten Steueraufwands um 119 Mio € (50 Mio €) bei.

STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Zeitlich unbegrenzt nutzbar	2.495	1.937
Begrenzt nutzbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	987	165
Begrenzt nutzbar zwischen 11 und 20 Jahren	2.072	2.866
Bisher noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge gesamt	5.554	4.968
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	344	835
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	113	139
Verfallbar zwischen 11 und 20 Jahren	764	673
Nicht nutzbare steuerliche Verlustvorträge gesamt	1.222	1.646

ABSCHREIBUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Latenter Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs	24	4
Latenter Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs	-22	-42

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 171 Mio € (172 Mio €) zum 31. Dezember 2022.

KEINE ERFASSUNG LATENTER STEUERANSPRÜCHE

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
für abzugsfähige Differenzen	-	10
für nach Ablauf von 20 Jahren verfallene Steuergutschriften	135	137
für unverfallbare Steuergutschriften	8	-

Für die Gewinnrücklagen ausländischer Tochtergesellschaften in Höhe von 33.537 Mio € (30.434 Mio €) wurden keine latenten Steuern gebildet, da diese Gewinne zum Großteil in den Betrieb der entsprechenden Gesellschaften reinvestiert werden sollen. Die Ausschüttung würde üblicherweise zu zusätzlichen Aufwendungen für Ertragsteuern führen.

Latente Steuern auf temporäre Differenzen und steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 1.321 Mio € zum 31. Dezember 2022 (1.351 Mio €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

Im Jahr 2022 wurden latente Steuern in Höhe von insgesamt 168 Mio € (8 Mio €) im Sonstigen Ergebnis erfasst. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Latente Steuern nach Bilanzposten

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten sowie auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

AKTIVE LATENTE STEUERN

in Mio €	2022	2021
Immaterielle Vermögenswerte	138	109
Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte	108	61
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	5	78
Vorräte	45	42
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Forderungen aus Finanzdienstleistungen)	310	239
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	499	734
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	2.709	2.665
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-4	-11
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	3.808	3.916
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	1.197	876
Steuergutschriften nach Wertberichtigungen	34	39
Summe vor Konsolidierung und Saldierung	5.039	4.831
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	3.888	3.676
Saldierung	-3.470	-3.395
Konsolidierung ¹	705	711
Bilanzansatz¹	2.274	2.147

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“.

PASSIVE LATENTE STEUERN

in Mio €	2022	2021
Immaterielle Vermögenswerte	1.694	1.656
Sachanlagen und vermietete Vermögenswerte	1.844	1.954
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	7	115
Vorräte	104	50
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (einschließlich Forderungen aus Finanzdienstleistungen)	233	196
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3	2
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	120	147
Temporäre Differenzen	4.005	4.119
Summe vor Konsolidierung und Saldierung	4.005	4.119
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	3.688	3.890
Saldierung	-3.470	-3.395
Konsolidierung ¹	155	80
Bilanzansatz¹	690	804

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“.

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

in Mio €	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.560	648
Erwarteter Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-) (Steuersatz 31,9 % (31,9 %))	497	207
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuersätze	-84	-21
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-83	-172
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	199	235
Effekte aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-207	-126
Periodenfremde Steuern und Steuerrisiken	50	22
Effekte aus Steuersatzänderungen	0	2
Sonstige Steuereffekte	46	32
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand (+)/-ertrag (-)	419	178
Effektiver Steuersatz in %	27	27

17. Ergebnis je Aktie

in Mio €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern (Anteil der Aktionäre der TRATON SE)	1.141	457
Im Umlauf befindliche Aktien (Anzahl)	500.000.000	500.000.000
Ergebnis je Aktie (in €)	2,28	0,91

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich aus dem Konzernergebnis nach Steuern, welches den Anteilseignern der TRATON SE zurechenbar ist, geteilt durch die Zahl der durchschnittlich in Umlauf befindlichen Aktien. Das Grundkapital der TRATON SE beträgt 500 Mio € und ist eingeteilt in 500 Mio (500 Mio) auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien.

Da die TRATON SE keine Finanzinstrumente ausgegeben hat, die zu einem Verwässerungseffekt führen könnten, entspricht die Berechnung des verwässerten Ergebnisses je Aktie dem des unverwässerten Ergebnisses je Aktie. Im Falle der Ausübung des bedingten Kapitals der TRATON SE können in Zukunft Verwässerungen eintreten.

18. Geschäfts- oder Firmenwerte

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERTE

in Mio €	2022	2021
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand am 01.01.	6.242	3.374
Währungsanpassung	0	74
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen ¹	18	2.795
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	-6	-1
Stand am 31.12.¹	6.254	6.242
Abschreibungen		
Stand am 01.01.	69	69
Sonstige Veränderungen	1	-
Stand am 31.12.	70	69
Buchwert am 31.12.¹	6.184	6.173

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“.

Der im Vorjahr ausgewiesene Zugang aus Unternehmenszusammenschlüssen ist in Höhe von 2.790 Mio € (ursprünglich 2.783 Mio €) auf den Erwerb von Navistar zurückzuführen (siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“).

Die Aufteilung der Geschäftswerte auf die Segmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Geschäftswerte nach Segmenten		
Scania Vehicles & Services	2.560	2.749
MAN Truck & Bus	222	222
Navistar Sales & Services ¹	3.101	2.925
Volkswagen Truck & Bus	301	277
	6.184	6.173

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“.

19. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2022

in Mio €	Marken- namen	Kunden- beziehungen	Aktiviere Entwick- lungskosten	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2022	1.761	2.856	5.826	659	11.102
Währungsanpassung	-19	138	-143	-12	-36
Zugänge	-	-	604	24	629
Zugänge aus Unterneh- menszusammenschlüssen	-	1	-	2	3
Umbuchungen	-	-	0	19	19
Abgänge	-11	-	-34	-16	-60
Abgänge aus Unterneh- mensveräußerungen/ Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-5	-2	-7
Sonstige Veränderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	1	1
Stand am 31.12.2022	1.732	2.994	6.249	676	11.651
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2022	37	603	2.905	383	3.929
Währungsanpassung	4	-6	-112	2	-113
Zugänge Abschreibungen	2	262	379	51	693
Zugänge					
Wertminderungen	-	-	0	1	2
Umbuchungen	-	-	-	-4	-4
Abgänge	-2	-	-34	-13	-49
Abgänge aus Unterneh- mensveräußerungen/ Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-	-2	-2
Stand am 31.12.2022	41	859	3.138	418	4.456
Buchwert am 31.12.2022	1.691	2.136	3.111	257	7.195

**ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021**

in Mio €	Marken- namen	Kunden- beziehungen	Aktivier- te Ent- wick- lungskosten	Sonstige immaterielle Vermögens- werte	Gesamt
Anschaftungs-/ Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2021	1.007	566	5.042	424	7.038
Währungsanpassung	14	99	-35	-3	75
Zugänge	-	3	468	27	498
Zugänge aus Unter- nehmenszusammen- schlüssen ¹	740	2.188	416	228	3.572
Umbuchungen	-	-	0	8	8
Abgänge	-	-	-2	-20	-22
Abgänge aus Unterneh- mensveräußerungen/ Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-63	-5	-68
Stand am 31.12.2021¹	1.761	2.856	5.826	659	11.102
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2021	37	486	2.705	350	3.578
Währungsanpassung	0	-4	-34	0	-38
Zugänge Abschreibungen	-	121	299	54	474
Zugänge Wertminderungen	-	-	-	5	5
Abgänge	-	-	-2	-19	-21
Abgänge aus Unterneh- mensveräußerungen/ Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-63	-6	-69
Stand am 31.12.2021	37	603	2.905	383	3.929
Buchwert am 31.12.2021¹	1.724	2.252	2.921	276	7.173

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“.

Die Aufteilung der Markennamen auf die Segmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Markennamen nach Segmenten	1.691	1.724
Scania Vehicles & Services	878	949
Navistar Sales & Services ¹	788	753
TRATON Financial Services	24	23

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“.

20. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2022

in Mio €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2022	5.593	4.694	3.028	1.334	14.650
Währungsanpassung	-39	-117	-27	16	-168
Zugänge	290	191	267	852	1.600
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	14	14	14	-	42
Umbuchungen	278	460	126	-889	-24
Abgänge	-153	-144	-129	-3	-429
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-47	-17	-7	0	-71
Sonstige Veränderungen Konsolidierungskreis	1	17	3	1	23
Stand am 31.12.2022	5.936	5.099	3.276	1.311	15.623
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2022	1.817	3.051	1.785	3	6.657
Währungsanpassung	-19	-85	-19	0	-122
Zugänge Abschreibungen	315	325	419	-	1.059
Zugänge Wertminderungen	23	1	2	3	29
Abgänge	-97	-125	-113	-	-335
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-32	-9	-3	0	-44
Zuschreibungen	-1	0	-	-2	-3
Sonstige Veränderungen Konsolidierungskreis	1	22	5	-	28
Stand am 31.12.2022	2.009	3.180	2.077	4	7.269
Buchwert am 31.12.2022	3.928	1.919	1.200	1.307	8.354

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 29 Mio € in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst, die im Wesentlichen auf die Veräußerung der russischen Vertriebsgesellschaften von MAN Truck & Bus und Scania Vehicles & Services entfallen.

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021

in Mio €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2021	5.018	4.469	2.824	974	13.285
Währungsanpassung	33	-22	1	2	15
Zugänge	300	93	231	802	1.426
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen ¹	375	162	114	202	853
Umbuchungen	189	318	128	-644	-10
Abgänge	-130	-107	-191	-2	-430
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	-193	-218	-78	0	-489
Stand am 31.12.2021¹	5.593	4.694	3.028	1.334	14.650
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2021	1.712	2.979	1.684	2	6.377
Währungsanpassung	4	-23	0	0	-18
Zugänge Abschreibungen	279	339	354	-	971
Zugänge Wertminderungen	78	69	9	3	159
Abgänge	-72	-94	-185	-	-351
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen	-184	-217	-77	-1	-479
Zuschreibungen	-	-3	-	-1	-4
Stand am 31.12.2021	1.817	3.051	1.785	3	6.657
Buchwert am 31.12.2021¹	3.776	1.644	1.243	1.331	7.993

¹ Die Werte des Vorjahres wurden angepasst. Für weitere Informationen siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“.

Im Vorjahr resultierten die Wertminderungen auf Sachanlagen im Wesentlichen aus der Veräußerung der MTBÖ. Diese wurden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen; die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden waren dem Segment MAN Truck & Bus zugeordnet.

Die in den Sachanlagen enthaltenen Nutzungsrechte werden in Anhangsangabe „36. TRATON GROUP als Leasingnehmer“ erläutert.

21. Vermietete Vermögenswerte

In der Position „Vermietete Vermögenswerte“ werden Vermögenswerte ausgewiesen, bei denen die TRATON GROUP als Leasinggeber auftritt. Dazu gehören insbesondere Fahrzeuge und Immobilien, die im Rahmen von kurzfristigen Vermietverträgen oder Operating-Leasingverhältnissen vermarktet werden sowie Fahrzeuge, die aufgrund von Rückkaufvereinbarungen weiterhin der TRATON GROUP zuzurechnen sind.

Der Posten „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ enthält zur Vermietung oder zum Zwecke der Wertsteigerung gehaltene Grundstücke und Gebäude mit einem Fair Value in Höhe von 103 Mio € (95 Mio €). Die Mieteinnahmen aus „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ betragen im Berichtszeitraum 22 Mio € (5 Mio €). Der Anstieg ist aus einem Sondereffekt bei Navistar begründet.

Die Ermittlung der Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Daten, anhand interner Berechnungen oder durch Sachverständige (Stufe 3 der Bemessungshierarchie). Die Abschreibungen und Wertminderungen sind in den Funktionskosten enthalten.

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2022

in Mio €	Vermietete Fahrzeuge	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Sonstige vermietete Vermögens- werte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2022	9.785	94	44	9.922
Währungsanpassung	-5	4	-3	-5
Zugänge	1.599	0	0	1.599
Zugänge aus Unternehmens- zusammenschlüssen	1	-	-	1
Umbuchungen	-1	3	-	2
Abgänge	-2.234	-1	0	-2.235
Abgänge aus Unternehmens- veräußerungen/Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-6	-	-	-6
Stand am 31.12.2022	9.139	99	41	9.279
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2022	2.926	33	39	2.998
Währungsanpassung	-1	0	-3	-4
Zugänge Abschreibungen	1.199	3	0	1.202
Zugänge Wertminderungen	1	1	-	2
Umbuchungen	-	1	-	1
Abgänge	-1.075	0	0	-1.075
Abgänge aus Unternehmens- veräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-4	-	-	-4
Zuschreibungen	-1	-1	-	-2
Stand am 31.12.2022	3.045	37	36	3.117
Buchwert am 31.12.2022	6.095	63	5	6.162

**ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2021**

in Mio €	Vermietete Fahrzeuge	Als Finanz- investition gehaltene Immobilien	Sonstige vermietete Vermögens- werte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2021	8.975	42	45	9.061
Währungsanpassung	398	2	-1	399
Zugänge	2.309	-	0	2.309
Zugänge aus Unternehmens- zusammenschlüssen	262	48	-1	310
Umbuchungen	-	2	0	2
Abgänge	-2.160	0	1	-2.159
Abgänge aus Unternehmens- veräußerungen	-	-	-	-
Stand am 31.12.2021	9.785	94	44	9.922
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2021	2.493	33	39	2.565
Währungsanpassung	331	0	-1	330
Zugänge Abschreibungen	1.168	1	0	1.169
Abgänge	-1.020	0	0	-1.020
Abgänge aus Unternehmens- veräußerungen/Umgliederung in Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	-	-
Zuschreibungen	-46	-	-	-46
Stand am 31.12.2021	2.926	33	39	2.998
Buchwert am 31.12.2021	6.859	60	5	6.924

Der überwiegende Teil der Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen bei den Anschaffungs- und Herstellungskosten im Vorjahr entfällt auf die Übernahme von Navistar.

22. Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen
Sinotruk

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Zwischen den Konzernunternehmen und Sinotruk besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft, wodurch der Konzern am lokalen Markt partizipiert. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong, China. Durch die Anwendung der Equity-Methode unter Beachtung von lokalen Kapitalmarktvorschriften hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen für die Beteiligung wird für die Bilanzierung von Sinotruk eine vom Geschäftsjahr der TRATON GROUP abweichende Berichtsperiode verwendet.

Zum 31. Dezember 2022 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 903 Mio € (938 Mio €).

Zusammenfassende Finanzinformationen für Sinotruk (auf 100%-Basis und somit nicht angepasst an den von TRATON gehaltenen Kapitalanteil) sowie die Überleitung zum Buchwert sind in den folgenden Tabellen enthalten:

GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2022 ¹	2021 ¹
Umsatzerlöse	7.863	15.273
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	309	1.057
Sonstiges Ergebnis	5	-10
Gesamtergebnis	314	1.047
Erhaltene Dividende ²	54	75

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli des Vorjahres bis zum 30. Juni des jeweiligen Jahres.

² Dividende nach Quellensteuer

BILANZ

in Mio €	31.12.2022 ¹	31.12.2021 ¹
Langfristige Vermögenswerte	4.150	3.852
Kurzfristige Vermögenswerte	10.393	12.346
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	180	161
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	8.258	10.499
Nettovermögen	6.105	5.539
Überleitung der Finanzinformationen zum Equity-Buchwert		
Nettovermögen	6.105	5.539
Minderheiten	1.025	978
Den Aktionären zurechenbares Nettovermögen	5.080	4.560
Anteile von TRATON (in %)	25	25
Der TRATON GROUP zurechenbares Nettovermögen	1.270	1.140
Geschäftswert, Kaufpreisallokationseffekte, Währungsdifferenz und sonstige Veränderungen	-181	-63
Buchwert 31.12.	1.089	1.077

¹ Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. Juni des jeweiligen Jahres.

Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH (RMMV)

Die Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH (RMMV) mit Sitz in München ist ein Unternehmen zur Entwicklung, Herstellung und zum Vertrieb von logistischen Radfahrzeugen für einen militärischen Einsatz. Der durch die TRATON GROUP gehaltene Kapitalanteil beträgt 49 % und wird im Segment MAN Truck & Bus ausgewiesen. Durch die Anwendung der Equity-Methode wird unter Beachtung von lokalen Kapitalmarktvorschriften hinsichtlich der Veröffentlichung von Finanzinformationen für die Bilanzierung eine vom Geschäftsjahr der TRATON GROUP um drei Monate abweichende Berichtsperiode verwendet.

Zusammenfassende Finanzinformationen für RMMV (auf 100%-Basis und somit nicht angepasst an den von TRATON gehaltenen Kapitalanteil) sowie die Überleitung zum Buchwert sind in den folgenden Tabellen enthalten:

GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2022 ¹	2021 ¹
Umsatzerlöse	717	781
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	70	63
Sonstiges Ergebnis	4	-1
Gesamtergebnis	75	62

¹ Die Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober des Vorjahres bis zum 30. September des jeweiligen Jahres.

BILANZ

in Mio €	31.12.2022 ¹	31.12.2021 ¹
Langfristige Vermögenswerte	133	137
Kurzfristige Vermögenswerte	510	435
Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	77	81
Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	321	320
Nettovermögen	245	171
Überleitung der Finanzinformationen zum Equity-Buchwert		
Nettovermögen	245	171
Den Aktionären zurechenbares Nettovermögen	245	171
Anteile von TRATON (in %)	49	49
Der TRATON GROUP zurechenbares Nettovermögen	120	84
Geschäftswert	10	10
Buchwert 31.12.	130	94

¹ Die Angaben betreffen den Bilanzstichtag 30. September des jeweiligen Jahres.

Navistar

Bis 30. Juni 2021 wurde die Beteiligung an Navistar mit zuletzt einem Anteil von 16,7% als nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung ausgewiesen. Seit 1. Juli 2021 hält die TRATON GROUP 100% der Anteile an Navistar und berücksichtigt die Gesellschaft als vollkonsolidiertes Tochterunternehmen (siehe Anhangsangabe „8. Akquisitionen“).

Im Rahmen der Erstkonsolidierung von Navistar zum 1. Juli 2021 erfolgte eine Neubewertung des unmittelbar vor dem Unternehmenszusammenschluss gehaltenen Eigenkapitalanteils, welche zu einem Ertrag von 219 Mio € führte. Die Umgliederung der zuvor im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen in die Gewinn- und Verlustrechnung wirkte mit einem Aufwand von 37 Mio € gegenläufig.

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen assoziierten Unternehmen der TRATON GROUP

Die Buchwerte übriger assoziierter Unternehmen betragen zum 31. Dezember 2022 30 Mio € (41 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die übrigen assoziierten Unternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den assoziierten Unternehmen beziehen:

in Mio €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-10	-10
Gesamtergebnis	-10	-10

Zusammengefasste anteilige Finanzinformationen der einzeln für sich genommen unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen der TRATON GROUP

Die Buchwerte der Gemeinschaftsunternehmen betragen zum 31. Dezember 2022 79 Mio € (68 Mio €). Die nachfolgende Tabelle enthält zusammenfassende Finanzinformationen für die Gemeinschaftsunternehmen, wobei sich die Angaben jeweils auf den Konzernanteil an den Gemeinschaftsunternehmen beziehen:

in Mio €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	2	3
Gesamtergebnis	2	3

23. Sonstige Beteiligungen

In den Sonstigen Beteiligungen sind Anteile an nicht konsolidierten Tochterunternehmen, aufgrund der untergeordneten Bedeutung nicht nach der Equity-Methode bilanzierte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie Finanzbeteiligungen enthalten.

Die nachfolgende Tabelle enthält Finanzinformationen zu erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten Beteiligungen:

in Mio €	Fair value		Dividenden	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
TuSimple	24	500	-	-
Northvolt AB	78	97	-	-
Andere Beteiligungen	32	22	0	1
	134	618	0	1

Der Rückgang bei den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten sonstigen Beteiligungen ist im Wesentlichen auf den gesunkenen Kurs der TuSimple-Aktie zurückzuführen.

24. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Mio €	Buchwert			Buchwert		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	kurzfristig	langfristig	31.12.2021
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft						
Kundenfinanzierung	1.856	3.519	5.374	1.408	2.700	4.107
Händlerfinanzierung	1.502	4	1.506	881	2	882
	3.358	3.523	6.881	2.288	2.701	4.989
Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	17	-	17	2	-	2
Forderungen aus dem Finanzierungsleasinggeschäft	1.687	3.038	4.724	1.811	3.133	4.944
	5.061	6.560	11.622	4.102	5.834	9.936

Forderungen aus Kundenfinanzierung umfassen im Wesentlichen Darlehen, die Direktkunden gewährt werden. Diese Darlehen werden durch die zugrunde liegenden Fahrzeuge oder andere Pfandrechte besichert. Forderungen aus Händlerfinanzierungen beinhalten im Wesentlichen Darlehen an Händler zur Finanzierung ihres Working Capital. Die Darlehen werden durch die zugrunde liegenden Fahrzeuge oder andere Pfandrechte besichert.

Für weiterführende Informationen bezüglich „Leasinggeschäft“ und das mit Forderungen aus Finanzdienstleistungen verbundene Risikomanagement wird auf die Anhangsangabe **„37. TRATON GROUP als Leasinggeber“** sowie **„40. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“** verwiesen.

Die Erhöhung der Forderungen aus Kundenfinanzierungen im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus dem Geschäftswachstum vor allem in Brasilien und aus dem Erwerb des Finanzierungsportfolios der Bilmetro AB. Der Anstieg der Forderungen aus Händlerfinanzierungen ist hauptsächlich auf die Verbesserung der Liefersituation bei den Händlern im Jahr 2022 zurückzuführen.

Die Forderungen aus dem Finanzierungsleasinggeschäft sind aufgrund der geplanten Veräußerung der Geschäftsaktivitäten in Russland deutlich zurückgegangen. Die Leasingforderungen der russischen Gesellschaften wurden teilweise wertberichtigt und das restliche Portfolio wurde im Geschäftsjahr in den Bilanzposten „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ umgliedert. Für weitere Details dazu wird auf die Anhangsangabe **„9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“** verwiesen. Der negative Effekt aus dem Rückgang in Russland wurde durch Portfoliowachstum in anderen Märkten abgemildert.

Zum 31. Dezember 2022 beinhalten die Forderungen aus Finanzdienstleistungen Salden gegenüber nahestehenden Unternehmen, überwiegend für Mietverträge, in Höhe von 3 Mio € (8 Mio €).

25. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Positive Fair Values von derivativen Finanzinstrumenten	397	262
Forderungen aus Darlehen (ohne Zinsen)	92	15
Verfügungsbeschränkte Guthaben	46	53
Übrige finanzielle Vermögenswerte	576	441
	1.110	771

Derivate werden zum Fair Value bewertet. Die Steigerung des aktuellen Jahres beruht vorwiegend auf Zinssicherungsgeschäften, welche auf das ansteigende Zinsniveau im Euroraum zurückzuführen sind. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in der Anhangsangabe **„40. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“** näher erläutert.

Die verfügbaren beschränkten Guthaben dienen im Wesentlichen als Sicherheit im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen.

Der Anstieg der Übrigen finanziellen Vermögenswerte resultiert u. a. aus der Restkaufpreisforderung der Veräußerung der MWM durch Navistar. In den Übrigen finanziellen Vermögenswerten sind u. a. Forderungen gegenüber Kunden, die mittels eines Kreditkartenprogramms Teile bei Händlern gekauft haben, Ansprüche auf Erstattungen, Forderungen aus dem Versicherungsmanagement sowie Gewährleistungsgutschriften enthalten.

Zum 31. Dezember 2022 beinhalten die sonstigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen in Höhe von 112 Mio € (49 Mio €). Davon entfallen 89 Mio € (10 Mio €) auf Forderungen aus Darlehen.

26. Sonstige Forderungen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Sonstige Steueransprüche	1.045	1.003
Übrige Forderungen	698	673
	1.744	1.676

In den übrigen Forderungen sind 70 Mio € (63 Mio €) aus Verkäufen mit Rückgaberecht enthalten, im Wesentlichen aus verkauften Fahrzeugen, bei denen TRATON bestimmte Teile zu einem späteren Zeitpunkt zur Wiederaufbereitung zurückkaufen wird.

Zum 31. Dezember 2022 beinhalten die sonstigen Forderungen Salden gegenüber nahe- stehenden Unternehmen in Höhe von 24 Mio € (23 Mio €).

27. Vorräte

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.480	1.204
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	847	783
Fertige Erzeugnisse und Waren	4.226	3.467
Geleistete Anzahlungen	20	1
	6.574	5.456

Die Knappheit von Logistikkapazitäten in der Auslieferung von Fahrzeugen hatten einen Anstieg der Fertigen Erzeugnisse zur Folge. Inflationsbedingt stiegen die Einkaufspreise der Roh-, Hilfs und Betriebsstoffe. Aufgrund dessen zeigte sich im Geschäftsjahr 2022 eine Erhöhung der Rohstoffe und der Unfertigen Erzeugnisse.

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden im Geschäftsjahr Vorräte in Höhe von 33.178 Mio € (24.788 Mio €) in den Umsatzkosten erfasst. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Integration von Navistar sowie aus signifikant gestiegenen Preisen für zugekaufte Vorratsteile. Die im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Wertberichtigungen betragen 37 Mio € (107 Mio €).

28. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	3.181	2.321
Nahestehenden Unternehmen	166	116
	3.348	2.437

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen war im Wesentlichen auf ein gestiegenes Geschäftsvolumen in Nord- und Südamerika und positive Umrechnungseffekte zurückzuführen.

29. Flüssige Mittel

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Guthaben bei Kreditinstituten	1.244	1.706
Schecks, Wechsel und Kassenbestand	59	19
Cash-Pooling-Forderungen gegen nicht konsolidierte verbundene Unternehmen	1	4
Forderungen gegen verbundene Unternehmen des Volkswagen Konzerns	135	273
	1.439	2.002

Zum 31. Dezember 2022 wurden zudem Flüssige Mittel von 304 Mio € (- Mio €) in den Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerten ausgewiesen.

30. Eigenkapital

Grundkapital

Das Grundkapital der TRATON SE beträgt 500.000.000 € und ist eingeteilt in 500.000.000 auf den Inhaber lautende, nennwertlose Stückaktien, auf die jeweils ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von 1,00 € entfällt.

Sämtliche Aktien sind voll eingezahlt und haben die gleichen Dividendenrechte. Ein Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 der Satzung ausgeschlossen.

Genehmigtes Kapital

Gemäß § 5 Abs. 3 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital in der Zeit bis zum 21. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 200.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 200.000.000 auf den Inhaber lautenden Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Dabei kann die Gewinnberechtigung neuer Aktien abweichend von § 60 Abs. 2 AktG bestimmt werden. Den Aktionären ist ein Bezugsrecht einzuräumen, soweit der Vorstand nicht von den nachfolgenden Ermächtigungen, das Bezugsrecht mit Zustimmung des Aufsichtsrats auszuschließen, Gebrauch macht. Die neuen Aktien können auch von einem durch den Vorstand zu bestimmenden Kreditinstitut oder einem nach § 53 Abs. 1 Satz 1 KWG oder § 53b Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen (Finanzinstitut) oder einem Konsortium solcher Kredit- oder Finanzinstitute mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären der Gesellschaft zum Bezug anzubieten. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats in den folgenden Fällen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen:

- a) zum Ausgleich von infolge einer Kapitalerhöhung entstehenden Spitzenbeträgen;
- b) soweit dies erforderlich ist, um Inhabern bzw. Gläubigern von der Gesellschaft und/oder ihren unmittelbaren oder mittelbaren Mehrheitsbeteiligungsgesellschaften ausgegebenen Wandel- bzw. Optionsschuldverschreibungen sowie Wandelgenussrechten ein Bezugsrecht auf neue Aktien in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung ihrer Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung ihrer Optionsausübungs- bzw. Wandlungspflichten zustünde;
- c) wenn die neuen Aktien gegen Bareinlagen ausgegeben werden und der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien der Gesellschaft zum Zeitpunkt der endgültigen Festsetzung des Ausgabebetrags, die möglichst

zeitnah zur Platzierung der Aktien erfolgen soll, nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts gilt jedoch nur, soweit der rechnerisch auf die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien entfallende Anteil am Grundkapital insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreitet, und zwar weder das bei Wirksamwerden dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital noch das zum Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung bestehende Grundkapital. Auf diese Begrenzung sind Aktien anzurechnen, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung aufgrund anderer Ermächtigungen in unmittelbarer oder entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Bezugsrechtsausschluss veräußert oder ausgegeben wurden oder (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen oder Genussrechten mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionsausübungspflichten ausgegeben wurden oder auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen oder Genussrechte während der Laufzeit dieser Ermächtigung bis zum Zeitpunkt ihrer Ausnutzung unter Ausschluss des Bezugsrechts in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben wurden;

- d) sofern die Kapitalerhöhung zur Gewährung von Aktien gegen Sacheinlagen erfolgt, insbesondere zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen oder von Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögensgegenständen.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen. Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Fassung von § 5 der Satzung nach vollständiger oder teilweiser Durchführung der Kapitalerhöhung aus dem Genehmigten Kapital 2019 oder nach Ablauf der Ermächtigungsfrist entsprechend dem Umfang der Kapitalerhöhung anzupassen.

Bedingtes Kapital

Gemäß § 5 Abs. 4 der Satzung ist das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 50.000.000 € durch Ausgabe von bis zu 50.000.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien (Stückaktien) bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2019). Das Bedingte Kapital 2019 dient ausschließlich der Gewährung neuer Aktien an die Inhaber bzw. Gläubiger von Schuldverschreibungen, die gemäß dem Beschluss der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 unter Tagesordnungspunkt 2 durch die Gesellschaft oder durch andere Gesellschaften, an denen die Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar mehrheitlich beteiligt ist, ausgegeben werden, für den Fall, dass Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht

Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren. Die Ausgabe der Aktien erfolgt zu dem nach Maßgabe des vorstehend bezeichneten Beschlusses zu bestimmenden Wandlungs- bzw. Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur durchgeführt, soweit Wandlungs- bzw. Optionsrechte ausgeübt oder Wandlungs- bzw. Optionsausübungspflichten erfüllt werden oder die Gesellschaft von ihrem Recht Gebrauch macht, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren und soweit nicht andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen von Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie ausgegeben werden, am Gewinn teil. Soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Gewinnbeteiligung hiervon und von § 60 Abs. 2 AktG abweichend, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage der TRATON SE in Höhe von 13.695 Mio € (14.295 Mio €) stellt die Einlagen der Volkswagen AG in die TRATON SE, insbesondere durch die Einbringung der MAN SE und Scania AB, dar.

Bei der Kapitalrücklage in Höhe von 13.695 Mio € handelt es sich um eine freie Kapitalrücklage im Sinne des § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB. Im Geschäftsjahr wurden 600 Mio € (5.700 Mio €) aufgelöst und in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Gewinnrücklagen und Sonstiges Ergebnis

Die zum 31. Dezember 2022 ausgewiesenen Gewinnrücklagen in Höhe von 2.964 Mio € (1.477 Mio €) stellen Beträge dar, die in Vorperioden als Ergebnisse nach Steuern erfasst wurden. Sie beinhalten zudem die Differenz zwischen dem Wert der MAN SE-Aktien zum Zeitpunkt ihrer Überführung in die TRATON SE und dem erfassten Buchwert der entsprechenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Im Jahr 2022 zahlte die TRATON SE ihren Aktionären eine Dividende in Höhe von 0,50 € (0,25 €) je Aktie. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung in Höhe von 250 Mio € (125 Mio €).

Zum 31. Dezember 2022 beinhaltet das Kumulierte Sonstige Ergebnis in Höhe von –2.791 Mio € (–2.829 Mio €) die kumulierten Beträge aus erfolgsneutralen Transaktionen, insbesondere Währungsumrechnungsdifferenzen, Differenzen aus der Neubewertung von Pensionsplänen und der Bewertung von Beteiligungen. Weitere Informationen sind der Gesamtergebnisrechnung zu entnehmen.

Für das Geschäftsjahr 2022 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE der am 1. Juni 2023 stattfindenden Hauptversammlung eine Dividendenzahlung von 0,70 € je Aktie (0,50 € je Aktie) vor. Dieser Vorschlag entspricht einer Gesamtausschüttung von 350 Mio € (250 Mio €).

31. Finanzverbindlichkeiten

Die Aufgliederung der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Anleihen	10.136	9.553
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.695	5.310
Darlehen von Volkswagen AG	1.720	270
Leasingverbindlichkeiten	1.209	1.237
Schuldscheindarlehen	700	699
Darlehen von Volkswagen International Luxemburg S.A.	500	1.049
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	171	88
	21.131	18.205

Finanzverbindlichkeiten aus Anleihen beziehen sich im Wesentlichen auf European Medium Term Notes (EMTN). Die TRATON Finance nutzt das Emissionsprogramm zur Kapitalbeschaffung für allgemeine Unternehmenszwecke, wobei das aufgenommene Kapital je nach Bedarf innerhalb der TRATON GROUP eingesetzt wird.

Im März sowie Juni 2021 wurden Anleihen aus dem durch TRATON Finance erstmalig aufgelegten 12.000 Mio € European-Medium-Term-Notes-Programm am Kapitalmarkt begeben. Im Geschäftsjahr 2022 gab es insgesamt drei Neuemissionen von insgesamt 1.400 Mio €. Somit wurden zum 31. Dezember 2022 5.700 Mio € in Anspruch genommen.

Scania setzt ein European-Medium-Term-Notes-Programm in Höhe von 7.000 Mio € ein, das mit 3.891 Mio € in Anspruch genommen wurde.

32. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen	3.064	3.438
Negative Fair Values aus derivativen Finanzinstrumenten	826	272
Verbindlichkeiten aus Factoring	105	113
Zinsverbindlichkeiten	94	78
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	676	574
	4.765	4.474

Die Verbindlichkeiten aus Rückkaufverpflichtungen stammen aus Verkäufen von Nutzfahrzeugen, die aufgrund einer Rückkaufvereinbarung als Operating-Leasingverhältnis bilanziert werden.

Die Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten negative Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten. Weil diese Instrumente vornehmlich zur Absicherung des Währungsrisikos von Kundenbestellungen und der Nettoliquidität zum Einsatz kommen, werden sie sich mit gegenläufigen Effekten des Basiswerts ausgleichen. Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird in der Anhangsangabe „**40. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente**“ näher erläutert.

Bezüglich der Verbindlichkeiten aus Factoring verweisen wir auf die Anhangsangabe „**39. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7 – Finanzinstrumente Angaben – Übertragung Finanzieller Vermögenswerte**“.

Die Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten vor allem Abgrenzungen für ausstehende Eingangsrechnungen von Lieferanten.

33. Sonstige Verbindlichkeiten

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Noch nicht als Ertrag vereinnahmte Kundenzahlungen für Vermietete Vermögenswerte	2.167	2.444
Vertragsverbindlichkeiten	1.985	1.767
Verbindlichkeiten aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	897	856
Verbindlichkeiten aus übrigen Steuern	482	522
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	266	208
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	425	484
	6.223	6.282

Bei den Noch nicht als Ertrag vereinnahmten Kundenzahlungen für Vermietete Vermögenswerte handelt es sich um Verbindlichkeiten aus Buy-Back-Geschäften.

Die folgende Tabelle erläutert die Veränderung der Vertragsverbindlichkeiten im Berichtszeitraum:

in Mio €	2022	2021
Vertragsverbindlichkeiten zum 01.01.	1.767	1.284
Zugänge und Abgänge	269	291
Anpassungen der Währungsumrechnung	-34	38
Veränderungen im Konsolidierungskreis/Umgliederung in Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	-18	155
Vertragsverbindlichkeiten zum 31.12.	1.985	1.767

34. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die TRATON GROUP gewährt ihren Mitarbeitern Altersversorgungsleistungen entsprechend den landesspezifischen Gegebenheiten in Form von leistungs- oder beitragsorientierten Pensionsplänen.

Beitragsorientierte Pläne in der TRATON GROUP

Bei beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) werden aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen Beiträge an staatliche oder private Versorgungsträger gezahlt. Über die Beitragszahlung hinaus bestehen keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2022 in der TRATON GROUP auf insgesamt 401 Mio € (326 Mio €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 114 Mio € (110 Mio €) geleistet. Daneben sind hier im Wesentlichen beitragsorientierte Versorgungspläne in Schweden und den USA bzw. leistungsorientierte gemeinschaftliche Pensionspläne, die als beitragsorientierte Pensionspläne bilanziert werden, enthalten.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber in der TRATON GROUP

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren in der TRATON GROUP in Großbritannien, in Schweden und in den Niederlanden (siehe Abschnitt „**Pläne bei Scania in Schweden**“ bzw. „**Pläne in anderen Ländern**“). Hierbei handelt es sich mehrheitlich um leistungsorientierte Pläne. Ein geringer Teil dieser gemeinschaftlichen Pensionspläne wird als beitragsorientierter Plan bilanziert, da die TRATON GROUP keine Möglichkeit hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierter Plan notwendigen Informationen zu erhalten. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet die TRATON GROUP nur in einem sehr beschränkten Maße für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber.

Leistungsorientierte Pläne in der TRATON GROUP

Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen der TRATON GROUP umfasst nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne, die zu einem nennenswerten Teil über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen, kanadischen und brasilianischen Konzerngesellschaften für die Gesundheitsfürsorge der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Gesundheitsfürsorge berücksichtigt. Der zugehörige Barwert der Verpflichtung betrug zum 31. Dezember 2022 470 Mio € (613 Mio €).

Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

Pläne bei Scania in Schweden

Mitarbeiter von Scania in Schweden sind in Pensionspläne für die Zeit nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses eingebunden, die Altersrenten, Vorruhestandsrenten, Hinterbliebenenabsicherung und Abfindungszahlungen leisten.

Für Angestellte der Jahrgänge vor 1979 greift der gemeinschaftliche, leistungsorientierte Plan ITP2, der durch bilanzielle Rückstellungen und seit 2019 teilweise auch durch Pensionsvermögen finanziert und durch Kreditversicherungen bei Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti abgesichert ist, einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit (VVaG), der den Plan auch betreut. Die externe Kapitaldeckung erfolgt über eine Stiftung (Pensionsstiftelse). Zum 31. Dezember 2022 betrug der Marktwert des Pensionsvermögens 240 Mio € (216 Mio €). Ein weiterer Teil des ITP2 ist durch Beiträge an den Rentenversicherer „Alecta“ abgesichert und wird als beitragsorientierter Plan bilanziert (siehe Abschnitt „**Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber in der TRATON GROUP**“).

Neben diesen Verpflichtungen bestehen auch leistungsorientierte Verpflichtungen für vorruhestandsberechtigte Arbeiter, die das 62. Lebensjahr erreicht haben und 30 Jahre im Unternehmen beschäftigt waren bzw. die das 63. Lebensjahr erreicht und 25 Jahre für das Unternehmen beschäftigt waren, sowie für eine begrenzte Anzahl von ehemaligen Führungskräften.

Für die Verpflichtungen, die nur durch bilanzielle Rückstellungen finanziert werden, trägt das Unternehmen die mit lebenslangen Pensionsleistungen verbundenen Risiken.

Pläne bei Navistar in den USA

Navistar gewährt den Mitarbeitern in den USA eine Reihe leistungsorientierter Pensionspläne, die Altersversorgungsleistungen in Form lebenslanger Renten gewähren. Die zwei Pensionspläne für Angestellte wurden zum 31. August 2022 zu einem Pensionsplan zusammengelegt und ein Teil der Verpflichtungen für über 6.000 Teilnehmer wurde mit Wirkung zum 1. September 2022 auf einen qualifizierten Versicherer übertragen. Die Leistungen des Pensionsplans für Angestellte basiert in der Regel auf dem Gehalt und der Dauer der Betriebszugehörigkeit, während sich die Leistungen aus den zwei Pensionsplänen für Arbeiter in der Regel aus einem ausgehandelten Betrag für jedes Dienstjahr ergeben.

Die Pensionspläne für Arbeiter und Angestellte sind seit 2008 bzw. 1996 für Neueintritte und, bis auf einen der Pläne für Arbeiter, auch für die Ansammlung weiterer Leistungsansprüche geschlossen.

Bei diesen Plänen handelt es sich um kapitalgedeckte Pensionspläne, die dem US Employee Retirement Income Security Act (ERISA) unterliegen, und die als nach US-Recht qualifizierte Pensionspläne steuerlich begünstigt werden. Nach internen Richtlinien wird jeweils der erforderliche Mindestbeitrag gemäß ERISA und dem Internal Revenue Code finanziert und darüber hinaus werden von Zeit zu Zeit diskretionär zusätzliche Beiträge geleistet.

Die Pensionspläne sind Zins-, Markt- und Langlebkeitsrisiken ausgesetzt, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das Planvermögen wird unter Einbeziehung eines externen Investmentberaters zur Vermeidung von Konzentrationen in Art, Sektor, Emittent, Markt oder Land diversifiziert und durch erfahrene Fondsmanager in Aktien, Immobilien, Hedgefonds, Kreditprodukte und Vermögenswerte zur Absicherung der Verbindlichkeiten angelegt. Für jeden Pensionsplan gibt es eine Investitionsrichtlinie, in der u. a. die strategische Asset-Allokation in Abhängigkeit vom Finanzierungsgrad festgelegt ist. Bei zunehmendem Ausfinanzierungsgrad wird zulasten renditestärkerer aber auch volatilerer Assetklassen in Assetklassen umgeschichtet, die das Zinsänderungsrisiko reduzieren. Derzeit werden keine derivativen Produkte zur Absicherung von Langlebkeits- bzw. Zinsänderungsrisiken eingesetzt.

Für Führungskräfte gibt es nach US-Recht nicht-qualifizierte leistungsorientierte Versorgungspläne, die nicht ERISA unterliegen, und Altersversorgungsleistungen in Form einer lebenslangen Rente, eines Pauschalbetrags oder in Raten gewähren. Diese sind ausschließlich durch Rückstellungen finanziert.

Darüber hinaus werden in den USA sonstige Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses über einen kapitalgedeckten und einen nicht kapitalgedeckten Plan („OPEB“) gewährt, die jeweils medizinische Leistungen, verschreibungspflichtige Medikamente und Lebensversicherungen für eine geschlossene Gruppe von Teilnehmern auf Lebenszeit gewähren.

Der bei Erwerb von Navistar gültige Leistungsumfang des kapitalgedeckten Plans ergab sich aus einer in 1993 abgeschlossenen Vereinbarung („1993 Settlement Agreement“) zwischen Navistar, den Arbeitnehmern von Navistar, Rentnern sowie tariflichen Organisationen, und sah eine Kostenteilung zwischen Unternehmen und Teilnehmern in Form von Prämien, Zuzahlungen und Selbstbeteiligungen vor. Als Teil dieser Vereinbarung wurde zur teilweisen Finanzierung der Kranken- und Lebensversicherungsverpflichtungen ein Planvermögen („Base Program Trust“) gebildet. Navistar war verpflichtet jährlich Beiträge einzuzahlen. Zusätzlich wurden die Kosten für die Leistungen zwischen Navistar, den Leistungsempfängern und dem Basisvermögen aufgeteilt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde der kapitalgedeckte OPEB-Plan bzgl. der Beiträge, die die Teilnehmer für die medizinische Versorgung der Rentner im Rahmen des Plans zahlen müssen, angepasst. Dabei wurden insbesondere die Beiträge der Rentner um die staatlichen Subventionen aus der Arbeitgebergruppenverzichtsvereinbarung reduziert. Diese Veränderung führte zum 31. Dezember 2021 zu einer Erhöhung der Verpflichtung um 123 Mio €. Im Juni 2022 hat das zuständige Gericht die endgültige Vereinbarung zur Anpassung genehmigt (siehe Anhangsangaben **„35. Sonstige Rückstellungen“** und **„43. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“**).

Pläne bei der TRATON Holding und MAN in Deutschland

Als eines der wesentlichen Elemente der Vergütungspolitik gewähren die deutschen Gesellschaften von MAN Truck & Bus und die TRATON Holding ihren inländischen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer betrieblichen Altersversorgung. Diese bietet eine Zusatzversorgung im Ruhestand sowie einen Risikoschutz für Invalidität und Todesfall.

Im Rahmen der aktuellen Versorgungswerke erhalten die aktiven Mitarbeiter an ihre Bezüge gekoppelte Arbeitgeberbeiträge und haben darüber hinaus die Möglichkeit, durch – im Tarifbereich arbeitgebergeförderte – Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Durch die arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten Beitragszahlungen sowie die am Kapitalmarkt erzielten Erträge aus der Kapitalanlage wird während des aktiven Dienstes ein Versorgungskapital aufgebaut, das im Ruhestand als Einmalkapital oder in Raten ausgezahlt wird oder in bestimmten Fällen verrentet werden kann. Im Rahmen der Kapitalanlage werden die Anlagerisiken der Mitarbeiter mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (Life-Cycle-Konzept). Die Wertentwicklung des Versorgungskapitals leitet sich aus der Rendite der Kapitalanlagen ab. Bei Renteneintritt wird mindestens die Summe der für den Mitarbeiter einbezahlten Beiträge ausbezahlt.

Ehemalige Mitarbeiter, Rentner oder mit unverfallbaren Ansprüchen ausgeschiedene Mitarbeiter, haben auch Versorgungsansprüche aus geschlossenen Versorgungswerken, die auf die Gewährung lebenslanger Rentenzahlungen ausgerichtet sind. Mit diesen Zusagen sind die üblichen Lebensdauer- und Inflationsrisiken verbunden, die regelmäßig überwacht und bewertet werden.

Das inländische Pensionsvermögen wird durch den MAN Pension Trust e.V. bzw. die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG verwaltet. Dieses Vermögen ist unwiderruflich dem Zugriff der Konzerngesellschaften entzogen und darf ausschließlich für laufende Versorgungsleistungen oder für Ansprüche der Mitarbeiter im Insolvenzfall verwendet werden. Die ordnungsgemäße Verwaltung und Verwendung des Treuhandvermögens werden von unternehmensfremden Treuhändern überwacht. Die Willis Towers Watson Pensionsfonds AG unterliegt zudem der Überwachung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Das Pensionsvermögen wird durch professionelle Investmentmanager nach vom Anlageausschuss der TRATON SE vorgegebenen Anlagerichtlinien investiert. Die strategische Allokation des Pensionsvermögens basiert auf in regelmäßigen Abständen durchgeführten Asset-Liability-Management-Studien.

Der Erwerb von durch Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begebenen Wertpapieren sowie Investments in eigengenutzte Immobilien ist grundsätzlich unzulässig.

Pläne in anderen Ländern

Mitarbeiter in Großbritannien, in der Schweiz, in Kanada und in Brasilien erhalten Versorgungsleistungen aus leistungsorientierten, fondsfinanzierten Pensions- und Gesundheitsvorsorgeplänen.

Die lebenslange Renten gewährenden Pensionspläne in Großbritannien sind für Neueintritte und für den Erwerb weiterer Ansprüche geschlossen. Für die Verwaltung der Pensionspläne einschließlich der Kapitalanlage sind Trustee Boards zuständig, die professionelle Administratoren und Berater mandatiert haben. Regelmäßige Asset-Liability-Management-Studien bilden die Basis für das Kapitalanlage- und Risikomanagement. Das Kapitalanlagerisiko wird bei MAN Truck & Bus im Rahmen einer definierten Risikoreduktionsstrategie bei sich verbessernden Finanzierungsquoten sukzessive reduziert.

Mitarbeiter in der Schweiz bauen über Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge bei überbetrieblichen (MAN Truck & Bus) oder betrieblichen Versorgungsträgern (Scania) Ansprüche auf, welche zum Renteneintritt zu den dann gültigen Bedingungen in eine lebenslange Rente gewandelt werden. Die Versorgungswerke werden konservativ auf Basis staatlicher Vorgaben geführt. Sofern die Ansprüche aufgrund negativer Marktentwicklungen nicht mehr durch Kapital gedeckt sind, können Sanierungsbeiträge von den angeschlossenen Arbeitgebern und ihren Mitarbeitern erhoben werden.

In Kanada gibt es zwei registrierte und kapitalgedeckte leistungsorientierte Pensionspläne, einen für Arbeiter und einen für Angestellte, sowie einen Plan für sonstige Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (OPEB). Die Pensionspläne gewähren lebenslange Renten und sind für Neueintritte geschlossen. Der Pensionsplan für Angestellte (die leistungsorientierte Komponente) ist auch für den Erwerb weiterer Ansprüche geschlossen. Der kanadische OPEB-Plan bietet Kranken-, Zahn- und Lebensversicherungsleistungen für berechtigte Rentner und ist ebenfalls für Neueintritte geschlossen.

Mitarbeiter in Brasilien haben Ansprüche aus leistungsorientierten, weitgehend ausfinanzierten Pensionsplänen und Ansprüche aus rückstellungsfinanzierten Gesundheitsvorsorgeplänen.

Darüber hinaus werden in weiteren Ländern Pensionspläne mit geringem Leistungsumfang unterhalten bzw. obligatorische Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gewährt. Diese Leistungen sind vollständig (Niederlande) oder teilweise mit Kapital unterlegt (Belgien, Frankreich, Indien) bzw. nur rückstellungsfinanziert (Österreich, Türkei, Polen, Italien).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	4.783	6.313
Fair Value des Planvermögens	3.678	4.458
Finanzierungsstatus (Saldo)	1.104	1.855
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	619	720
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	36	6
Bilanzwerte	1.760	2.581
davon Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.786	2.648
davon Sonstige Forderungen	26	66

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

in %	Deutschland		USA		Schweden		Andere Länder	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Diskontierungszinssatz 31.12.	3,8	1,0	5,3	2,6	4,0	2,0	5,1	2,5
Entgelttrend	3,2	3,0	0,5	0,3	2,8	3,0	2,0	1,4
Rententrend	2,2	1,7	-	-	2,0	2,3	1,1	1,1
Fluktuationsrate	2,5	2,5	3,9	3,5	4,8	4,7	2,8	3,0

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden. Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in den Ländern jeweils die aktuellen Sterbetafeln berücksichtigt. Für Deutschland wurden für die Gesellschaften von MAN Truck & Bus, die TRATON SE und die TB Digital Services GmbH die Richttafeln 2005 G von Prof. Klaus Heubeck an MAN-spezifische Erfahrungswerte, zuletzt im Jahr 2017, angepasst und stellen somit die Sterblichkeit in der TRATON GROUP besser dar als die Sterbetafeln RT2018G. Für die US-amerikanischen Altersvorsorgepläne werden die Sterblichkeitsraten aus den von der Society of Actuaries veröffentlichten Standardsterblichkeitstafeln um die Erfahrungen der Pläne angepasst. Alle fünf Jahre wird eine Studie durchgeführt, um die beste Schätzung des aktuellen Sterblichkeitsniveaus zu ermitteln. Für den US-Pensionsplan für Angestellte wurde im Jahr 2022 eine spezielle Studie durchgeführt, die die Veränderung der demografischen Struktur des Plans nach dem Wechsel von über 6.000 Teilnehmern zu einem qualifizierten Versicherer widerspiegelt. Nach der Studie spiegeln die Sterblichkeitsraten für den Pensionsplan für Angestellte die von der Society of Actuaries veröffentlichten Standardsterbetafeln wider. In Schweden werden die DUS2014 Standardsterbetafeln angewendet. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität (AA) bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Die Entgeltrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriereschritten berücksichtigen. Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierenten Anpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung. Insoweit eine Anpassung der laufenden Renten entsprechend der Inflationsentwicklung erfolgt, ist das aktuelle Inflationsniveau durch einen Aufschlag auf die langfristige Inflationsannahme berücksichtigt. Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

in Mio €	2022	2021
Bilanzwerte am 01.01.	2.581	1.827
Laufender Dienstzeitaufwand ¹	100	120
Nettozinsaufwand ¹	70	39
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	17	-2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-1.651	-221
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	144	84
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	649	-236
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	30	2
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	-94	-97
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	12	11
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-82	-69
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung) ¹	1	-3
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus der Planabgeltung ¹	-6	-1
Konsolidierungskreisänderungen	-3	973
Sonstige Veränderungen	-1	124
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-5	32
Bilanzwerte am 31.12.	1.760	2.581

¹ in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasste Beträge

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio €	2022	2021
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	7.033	3.848
Laufender Dienstzeitaufwand	100	120
Zinsaufwand	152	76
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demografischer Annahmen	17	-2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-1.651	-221
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	144	84
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	15	13
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	-82	-69
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-315	-166
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	1	-3
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus der Planabgeltung	-114	-2
Konsolidierungskreisänderungen	-3	3.079
Sonstige Veränderungen	-1	124
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	108	155
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	5.402	7.033

Von den leistungsorientierten Verpflichtungen entfallen zum Bilanzstichtag 2.469 Mio € (3.183 Mio €) auf die Pläne von Navistar in den USA, 1.452 Mio € (1.739 Mio €) auf die Pläne der TRATON Holding und der deutschen Gesellschaften von MAN Truck & Bus und weitere 827 Mio € (1.294 Mio €) auf die Pläne von Scania in Schweden.

Bei Navistar in den USA wurde mit Wirkung zum 1. September 2022 ein Teil der Verpflichtungen für über 6.000 Teilnehmer aus dem Pensionsplan für Angestellte in Höhe von 114 Mio € an einen qualifizierten Versicherer übertragen. Dies führte zu einem Abgang von Planvermögen in Höhe von 110 Mio € und somit zu einem Gewinn aus Planabgeltung in Höhe von 4 Mio €, der im Sonstigen betrieblichen Ertrag enthalten ist.

Die Konsolidierungskreisänderung beinhaltete im Vorjahr im Wesentlichen den Zugang der leistungsorientierten Verpflichtung aus der Erstkonsolidierung von Navistar in Höhe von 3.169 Mio €. Gegenläufig wirkt der Abgang durch den Verkauf der österreichischen Gesellschaft in Steyr in Höhe von 90 Mio €.

Die Sonstige Veränderung war im Vorjahr mit 123 Mio € auf die Einigung der Streitigkeiten betreffend der 1993 abgeschlossenen Vereinbarung zum kapitalgedeckten OPEB-Plan in den USA zurückzuführen, für die zuvor eine sonstige Rückstellung angesetzt war (siehe Abschnitt „Pläne bei Navistar in den USA“).

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierten Verpflichtungen:

Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		31.12.2022		31.12.2021	
		in Mio €	Veränderung in %	in Mio €	Veränderung in %
Diskontierungszinssatz	um 0,5 ppt. höher	5.142	-4,8	6.631	-5,7
	um 0,5 ppt. niedriger	5.690	5,3	7.483	6,4
Rententrend	um 0,5 ppt. höher	5.497	1,8	7.191	2,2
	um 0,5 ppt. niedriger	5.312	-1,9	6.900	-1,9
Entgelttrend	um 0,5 ppt. höher	5.456	1,0	7.125	1,3
	um 0,5 ppt. niedriger	5.351	-0,9	6.951	-1,2
Lebenserwartung	um ein Jahr länger	5.568	3,1	7.307	3,9

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt. Zur Untersuchung der Sensitivität des Anwartschaftsbarwerts gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurde im Rahmen einer Vergleichsberechnung das Lebensalter der Anspruchsberechtigten um ein Jahr reduziert. Die auf Basis der Anwartschaftsbarwerte gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen beträgt 9 Jahre (12 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Aktive Mitglieder mit Ansprüchen aus Leistungszusagen	1.609	2.277
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	582	819
Rentner	3.211	3.937
	5.402	7.033

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Verpflichtungen anhand der Aufteilung des Barwerts der Verpflichtungen nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	380	378
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	1.344	1.443
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	3.677	5.213
	5.402	7.033

Die Entwicklung des Planvermögens wird aus folgender Tabelle ersichtlich:

in Mio €	2022	2021
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	4.458	2.022
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	82	37
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	-649	236
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	94	97
Arbeitnehmerbeiträge an den Fonds	3	2
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	-315	-166
Gewinne (+) oder Verluste (-) aus der Planabgeltung	-108	-1
Konsolidierungskreisänderungen	-	2.107
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	113	123
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	3.678	4.458

Vom Fair Value des Planvermögens entfallen zum Bilanzstichtag 1.688 Mio € (2.196 Mio €) auf die Pläne von Navistar in den USA, 1.308 Mio € (1.466 Mio €) auf die Pläne der TRATON Holding und der deutschen Gesellschaften von MAN Truck & Bus und weitere 239 Mio € (216 Mio €) auf die Pläne von Scania in Schweden.

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 99 Mio € (121 Mio €) belaufen.

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Verringerungen in Höhe von 567 Mio € (Erhöhungen in Höhe von 273 Mio €).

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

in Mio €	31.12.2022			31.12.2021		
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Flüssige Mittel	134	-	134	166	-	166
Eigenkapitalinstrumente	118	-	118	116	-	116
Schuldinstrumente	123	5	128	137	5	142
Direktinvestitionen in Immobilien	-	52	52	-	43	43
Aktienfonds	1.078	1	1.079	1.510	1	1.511
Rentenfonds	1.024	94	1.119	1.430	157	1.587
Immobilienfonds	407	30	437	364	23	387
Sonstige Fonds	17	207	224	36	173	209
Sonstiges	51	338	389	42	256	298
Planvermögen zum Fair Value	2.952	727	3.678	3.800	657	4.458

35. Sonstige Rückstellungen

in Mio €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern	Prozess- und Rechtsrisiken	Restrukturierung	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2022	1.679	352	1.687	241	700	4.659
Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen	0	5	0	-	0	5
Währungsanpassung	23	0	49	0	15	88
Verbrauch	-840	-90	-1.399	-96	-346	-2.771
Zuführung/Neubildung	1.061	102	88	3	430	1.685
Abgänge aus Unternehmensveräußerungen/Umgliederung in Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	-6	-2	-11	-	-9	-28
Aufzinsungseffekt/Effekte aus der Änderung des Diskontierungszinssatzes	-52	1	-	-1	-3	-56
Auflösung	-124	-18	-52	-23	-73	-290
Stand am 31.12.2022	1.741	351	361	124	714	3.293
davon kurzfristig	982	111	96	117	525	1.831
davon langfristig	759	240	266	7	189	1.462

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen abdecken. Diese enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Gewährleistungen sowie gesetzliche oder vertragliche Garantieverpflichtungen. Des Weiteren sind Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und ähnliches enthalten, die

nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen aus Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern werden u. a. für Jubiläumszuwendungen, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die im Rahmen des EU-Kartellrechtsverfahrens gebildeten Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken wurden im 1. Halbjahr in voller Höhe in Anspruch genommen. In diesem Zusammenhang beglich Scania die von der Europäischen Kommission verhängte und vom Europäischen Gericht mit Urteil vom 2. Februar 2022 bestätigte Geldbuße, zuzüglich Zinsen. Der Gesamtbetrag belief sich auf 937 Mio €. Scania hat am 8. April 2022 Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil eingelegt.

Außerdem leistete Navistar im Juni 2022 nach gerichtlicher Genehmigung der Vereinbarungen „Profit Sharing Settlement Agreement“ und „Krzysiak Action Settlement Agreement“ Abschlusszahlungen von insgesamt 420 Mio €.

Darüber hinaus enthalten die Prozess- und Rechtsrisiken Vorsorgen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften der TRATON GROUP national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken befinden sich in der Anhangsangabe „43. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“.

Die Rückstellungen für Restrukturierung bestehen im Wesentlichen aus den Rückstellungen welche bei MAN Truck & Bus im Geschäftsjahr 2021 für die Neuaufstellung im Rahmen der Restrukturierung gebildet wurden und die auf Personalmaßnahmen (u. a. Abfindungen und Altersteilzeitregelungen) entfielen.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die sich aus dem operativen Geschäft ergeben und in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden unter den Übrigen Rückstellungen auch Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten für Verkehrssteuern und sonstige Steuern erfasst.

36. TRATON GROUP als Leasingnehmer

Die TRATON GROUP tritt in vielen Bereichen des Unternehmens als Leasingnehmer auf. Gegenstand dieser Geschäfte ist im Wesentlichen das Anmieten von Immobilien, Büroausstattung, Pkw und sonstigen Produktionsmitteln. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen werden in der Bilanz in den Sachanlagen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER

in Mio €	2022			2021		
	In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt	In Grundstücken, grundstücksgleichen Rechten und Bauten, einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, enthaltene Nutzungsrechte	In Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung enthaltene Nutzungsrechte	Nutzungsrechte Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand am 01.01.	1.426	266	1.693	1.114	243	1.358
Währungsanpassung	1	-5	-5	17	0	17
Veränderungen Konsolidierungskreis	-12	0	-12	103	9	112
Zugänge	244	85	330	247	77	325
Abgänge	-128	-55	-183	-55	-63	-119
Stand am 31.12.	1.530	290	1.822	1.426	266	1.693
Abschreibungen						
Stand am 01.01.	381	125	507	242	109	351
Währungsanpassung	-3	-3	-6	3	0	3
Veränderungen Konsolidierungskreis	-6	0	-7	2	-3	-1
Zugänge Abschreibungen	189	78	267	166	79	245
Zugänge Wertminderungen	1	0	1	0	1	1
Abgänge	-71	-52	-123	-32	-61	-92
Stand am 31.12.	491	147	638	381	125	507
Buchwert am 31.12.	1.039	144	1.183	1.044	141	1.186

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeiten liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrags ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die Leasingverbindlichkeiten weisen, unter Berücksichtigung zukünftig zu zahlender Zinsen, folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Innerhalb eines Jahres	271	269
Zwischen zwei und fünf Jahren	740	715
Nach mehr als fünf Jahren	368	424
	1.379	1.408

Die im Geschäftsjahr angefallenen Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten, die Aufwendungen für variable Leasingzahlungen und die Aufwendungen für geringwertige und kurzfristige Leasinggegenstände haben jeweils keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 363 Mio € (318 Mio €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht über mögliche, zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Verlängerungsoptionen	705	721
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	2	55

37. TRATON GROUP als Leasinggeber

Die TRATON GROUP tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Nutzfahrzeuge, daneben auch Grundstücke und Gebäude sowie Technische Anlagen und Maschinen.

Operating-Leasingverhältnisse

Aus den ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

Stand am 31.12.2022 in Mio €	2023	2024	2025	2026	2027	ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	473	285	197	115	58	23	1.151

Stand am 31.12.2021 in Mio €	2022	2023	2024	2025	2026	ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	567	362	234	107	65	39	1.373

Die Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen gliedern sich wie folgt:

in Mio €	2022	2021 ¹
Leasingerträge	1.828	1.770
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	1	1
Erträge aus Operating-Leasingverhältnissen	1.829	1.771

¹ Die Leasingerträge enthalten nun auch ratierlich vereinnahmte Erträge aus Fahrzeugveräußerungen, die mit einer Rückkaufvereinbarung ausgestattet sind. Das Vorjahr wurde an die aktuelle Darstellung angepasst.

Die Entwicklung der im Rahmen von Operating-Leasingverhältnissen vermieteten Vermögenswerte findet sich in Anhangsangabe „21. Vermietete Vermögenswerte“.

Finanzierungsleasingverhältnisse

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen betreffen Nutzfahrzeugleasingverträge. Der Ausweis erfolgt unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Die Zinserträge aus der Nettoinvestition der Finanzierungsleasingverhältnisse belaufen sich auf 260 Mio € (213 Mio €) und werden in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Im Rahmen von Finanzierungsleasingverhältnissen entstand im Geschäftsjahr ein Veräußerungsgewinn von 220 Mio € (244 Mio €).

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG DER LEASINGZAHLUNGEN AUS FINANZIERUNGS-LEASINGVERTRÄGEN

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	5.512	5.435
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-437	-398
Nettoinvestitionswert	5.075	5.038
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-351	-93
Buchwert	4.724	4.944

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinnten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungen erwartet:

Stand am 31.12.2022							
in Mio €	2023	2024	2025	2026	2027	ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	1.939	1.484	1.033	610	279	167	5.512

Stand am 31.12.2021							
in Mio €	2022	2023	2024	2025	2026	ab 2027	Gesamt
Leasingzahlungen	2.028	1.470	986	560	263	128	5.435

38. Kapitalflussrechnung

Die in der Kapitalflussrechnung betrachteten Flüssigen Mittel entsprechen dem Bilanzposten „Flüssige Mittel“ (siehe Anhangsangabe „29. Flüssige Mittel“). Bereitgestellte Kontokorrentkredite werden nicht als Bestandteil der Flüssigen Mittel in der Kapitalflussrechnung gesehen, sondern bei Inanspruchnahme im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit sind 2022 erhaltene Zinsen in Höhe von 799 Mio € (550 Mio €) und gezahlte Zinsen in Höhe von 749 Mio € (389 Mio €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit 2022 Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Höhe von 57 Mio € (79 Mio €) und 3 Mio € (7 Mio €) Dividenden von Sonstigen Beteiligungen enthalten. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten in Fremdwährung sowie aus Fair-Value-Änderungen von derivativen Finanzinstrumenten.

Den Erwerb und die Veräußerung von Tochterunternehmen weisen wir in der Investitionstätigkeit aus. Einzahlungen aus der Veräußerung von Tochterunternehmen werden abzüglich der veräußerten flüssigen Mittel zum Veräußerungszeitpunkt dargestellt. Dabei wurden im Jahr 2022 Einzahlungen in Höhe von 266 Mio € (3 Mio €) mit veräußerten flüssigen Mitteln in Höhe von 208 Mio € (200 Mio €) verrechnet. Beim Erwerb von Tochterunternehmen werden die erworbenen flüssigen Mittel vom gezahlten Kaufpreis in Abzug gebracht. Im Berichtsjahr wurden daher 22 Mio € (566 Mio €) erworbene flüssige Mittel von den gezahlten Kaufpreisen in Höhe von insgesamt 116 Mio € (3.129 Mio €) abgezogen.

Im Vorjahr wurden die Abfindungszahlungen aus dem Merger-Squeeze-Out an frühere Aktionäre der MAN SE in Höhe von 587 Mio € im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

Die folgende Überleitung zeigt die Veränderung der Finanzverbindlichkeiten, aufgeteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Veränderungen.

in Mio €	01.01.2022	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungsunwirksame Veränderungen			31.12.2022
			Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Sonstige Änderungen	
Anleihen	9.553	1.019	-436	-	-	10.136
Schuldscheindarlehen	699	-	-	-	1	700
Sonstiger Kreditstand	6.717	1.825	302	242	-	9.086
Leasingverbindlichkeiten ¹	1.237	-281	4	-7	256	1.209
Kreditstand	18.205	2.563	-129	236	256	21.131
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit ²	-25	-97	36	-	289	203
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	18.180	2.466	-93	236	545	21.334

in Mio €	01.01.2021	Zahlungs- wirksame Veränderungen	Zahlungsunwirksame Veränderungen			31.12.2021
			Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Sonstige Änderungen	
Anleihen	7.170	464	-23	1.942	-	9.553
Schuldscheindarlehen	-	698	-	-	1	699
Sonstiger Kreditstand	4.081	901	-46	1.780	-	6.717
Leasingverbindlichkeiten ¹	1.047	-241	15	114	302	1.237
Kreditstand	12.298	1.822	-54	3.836	303	18.205
Derivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit ²	-388	70	2	-	291	-25
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	11.911	1.892	-53	3.836	594	18.180

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

2 Die sonstigen Änderungen der Währungsderivate im Zusammenhang mit der Finanzierungstätigkeit resultieren aus Veränderungen des Zeitwerts.

39. Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten gemäß IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben

Klassen von Finanzinstrumenten

In der TRATON GROUP werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen
- Finanzinstrumente, die keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind, sowie
- Kreditzusagen/Finanzgarantien

Zu den Finanzinstrumenten, die keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind, gehören neben Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen auch Forderungen aus dem Leasinggeschäft und Leasingverbindlichkeiten. Finanzinstrumente, die Teil einer Veräußerungsgruppe sind, werden teilweise zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und sind zu anderen Teilen keiner Bewertungskategorie zugeordnet.

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

in Mio €	2022	2021
Nettogewinne und -verluste:		
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	-734	-392
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.481	778
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-925	-394

Nettogewinne und -verluste aus Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzen sich vorwiegend aus derivativen Finanzinstrumenten zusammen, die nicht in einer Sicherungsbeziehung enthalten sind.

Die Nettoergebnisse aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten sowie finanziellen Verbindlichkeiten umfassen Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, inklusive Effekten aus der

Währungsumrechnung. Darüber hinaus sind in den Nettoergebnissen aus diesen Vermögenswerten Wertminderungen und entsprechende Wertaufholungen enthalten.

GESAMTZINSERTRÄGE UND-AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

in Mio €	2022	2021
Zinserträge:		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	437	266
Zinsaufwendungen:		
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	-459	-279

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte	12.753	10.126
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	134	618
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Vermögenswerte	366	295
Summe finanzielle Vermögenswerte	13.253	11.040
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten	29.380	25.416
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Verbindlichkeiten	562	219
Summe finanzielle Verbindlichkeiten	29.942	25.635

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value von zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wird durch Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktinzses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten grundsätzlich dem Bilanzwert gleichgesetzt.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2022

in Mio €	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2022
	Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
Sonstige Beteiligungen	134	-	-	-	-	69	204
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	3.523	3.424	-	3.038	6.560
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	256	145	145	14	-	414
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	3.348	3.348	-	-	3.348
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	3.358	3.358	-	1.703	5.061
Ertragsteuerforderungen ¹	-	-	5	5	-	-	5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	111	554	554	31	-	695
Wertpapiere und Geldanlagen	-	-	73	73	-	-	73
Flüssige Mittel	-	-	1.439	1.439	-	-	1.439
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	-	307	307	-	114	421
Langfristige Schulden							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	11.517	11.038	-	968	12.485
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	420	1.975	1.867	257	-	2.652
Kursfristige Schulden							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	8.406	8.406	-	240	8.646
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	5.518	5.518	-	-	5.518
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	142	1.965	1.965	7	-	2.113

¹ Ertragsteuerforderungen aus Steuerumlagen gegenüber Volkswagen Konzerngesellschaften

In der Position „Finanzverbindlichkeiten“ sind Verbindlichkeiten aus Anleihen mit einem Buchwert in Höhe von 1.779 Mio € (2.029 Mio €) und einem Fair Value von 1.746 Mio € (2.032 Mio €) enthalten, die als Fair Value Hedge in das Hedge Accounting eingebunden wurden. Diese werden der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten“ zugeordnet.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2021

in Mio €	Zum Fair Value bewertet		Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet		Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	Bilanzposten zum 31.12.2021
	Erfolgsneutral	Erfolgswirksam	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
Sonstige Beteiligungen	618	-	-	-	-	42	660
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	2.701	2.603	-	3.133	5.834
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	90	101	101	1	-	192
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	38	2.399	2.399	-	-	2.437
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	2.288	2.288	-	1.813	4.102
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	168	409	409	3	-	579
Wertpapiere und Geldanlagen	-	-	226	226	-	-	226
Flüssige Mittel	-	-	2.002	2.002	-	-	2.002
Langfristige Schulden							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	11.186	11.254	-	995	12.181
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	121	2.286	2.302	22	-	2.429
Kurzfristige Schulden							
Finanzverbindlichkeiten	-	-	5.782	5.782	-	241	6.024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	4.245	4.245	-	-	4.245
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	98	1.916	1.916	31	-	2.045

Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden nach Stufen

Bewertung und Ausweis der Fair Values von Finanzinstrumenten orientieren sich an einer Fair-Value-Hierarchie, die die Bedeutung der für die Bewertung verwendeten Inputdaten berücksichtigt und sich wie folgt gliedert:

- Stufe 1: auf aktiven Märkten notierte (unverändert übernommene) Preise für identische Vermögenswerte und Verbindlichkeiten;
- Stufe 2: Für den Vermögenswert oder die Verbindlichkeit entweder direkt oder indirekt beobachtbare Inputdaten, die keine notierten Preise nach Stufe 1 darstellen. Die Fair Values der Finanzinstrumente der Stufe 2 werden auf Basis der am Bilanzstichtag bestehenden Konditionen, z. B. Zinssätze oder Devisenkurse, und mithilfe anerkannter Modelle, z. B. Discounted-Cashflow-Modellen oder Optionspreismodellen, berechnet.
- Stufe 3: herangezogene Inputdaten, die nicht auf beobachtbaren Marktdaten für die Bewertung des Vermögenswerts und der Verbindlichkeit basieren (nicht beobachtbare Inputdaten).

Die der Stufe 3 zugeordneten Beteiligungen umfassen Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, für die kein aktiver Markt besteht. Der Fair Value dieser Anteile wird unter Zuhilfenahme vorheriger Transaktionen bestimmt. Aufgrund der geringen Buchwerte dieser Anteile führt eine Änderung der nicht beobachtbaren Inputdaten nicht zu einer signifikanten Änderung des Fair Values dieser Instrumente.

Die Position „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ enthält eine Forderung, die sich auf eine bedingte Gegenleistung aus der Veräußerung von MWM bezieht. Die Forderung wird erfolgswirksam zum Fair Value bewertet und der Fair-Value-Stufe 3 zugeordnet, da die Bewertung unter Verwendung von Wahrscheinlichkeits- und Nutzungsannahmen vorgenommen wurde. Eine Änderung der nicht beobachtbaren Inputdaten würde nicht zu einer signifikanten Änderung des Fair Value führen. Der in der Position „Sonstige finanzielle Vermögenswerte“ enthaltene Vorjahresbetrag bezieht sich auf eine ausgeübte Option zum Erwerb weiterer TuSimple-Aktien. Die TuSimple-Aktien werden der Fair-Value-Stufe 1 zugeordnet, da Marktpreisdaten verfügbar sind.

Alle anderen zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden sowie die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen sind der Fair-Value-Stufe 2 zugeordnet.

Eine Übersicht der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

in Mio €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	6.782	–	–	6.782
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.348	–	3.348	–
Ertragsteuerforderungen	5	–	5	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	700	0	700	–
Wertpapiere und Geldanlagen	73	–	73	–
Flüssige Mittel	1.439	1.439	–	–
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	307	307	–	–
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	12.654	1.746	4.125	6.782
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.518	–	5.518	–
Finanzverbindlichkeiten	19.444	6.417	13.027	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.832	9	3.823	–
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten	–	–	–	–
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	28.794	6.426	22.368	–

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

in Mio €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.891	-	-	4.891
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.399	-	2.399	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	509	0	509	-
Wertpapiere und Geldanlagen	226	-	226	-
Flüssige Mittel	2.002	2.002	-	-
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	10.028	2.002	3.134	4.891
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.245	-	4.245	-
Finanzverbindlichkeiten	17.037	5.944	11.092	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.218	7	4.211	-
Fair Values der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	25.500	5.952	19.549	-

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 4.850 Mio € (4.946 Mio €) und einen Fair Value (Fair-Value-Hierarchie-Stufe 3) von 4.768 Mio € (4.934 Mio €).

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der zum Fair Value bewerteten und der Stufe 3 zugeordneten Sonstigen Beteiligungen und Sonstigen finanziellen Vermögenswerten dar:

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

in Mio €	Der Stufe 3 zugeordnete Sonstige Beteiligungen	Der Stufe 3 zugeordnete sonstige finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2022	119	-
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen“	-6	-
Zukäufe/Zugänge	6	14
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Währungsanpassung	-8	0
Abgänge	0	-
Stand am 31.12.2022	110	14
Stand am 01.01.2021	47	16
Erfolgsneutral erfasste Wertänderung in der Position „Fair-Value-Bewertung der Sonstigen Beteiligungen“	316	-
Umgliederung Stufe 1	-333	-
Zukäufe/Zugänge	83	-
Änderung Konsolidierungskreis	7	-
Währungsanpassung	-1	-
Realisierungen	-	-16
Stand am 31.12.2021	119	-

Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair-Value-Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Im Jahr 2022 fanden keine Verschiebungen zwischen den Stufen der Fair-Value-Hierarchie statt. Die Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1 im Vorjahr bezieht sich auf die Beteiligung an TuSimple, für die Marktpreisdaten aufgrund eines Börsengangs im Vorjahr verfügbar sind.

Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Aufrechnungseffekten in der Konzernbilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind. Außer der unten dargestellten Saldierung entsprechen die Bruttobeträge den Nettobeträgen, da diese in der Konzernbilanz nicht saldiert wurden.

SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN

in Mio €	Bruttobetrag	Bruttobeträge, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobeträge, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Beträge, die in der Bilanz nicht saldiert werden		Nettobetrag am 31.12.
				Finanzinstrumente	Gestellte Sicherheiten	
2022						
Finanzielle Vermögenswerte						
Derivative Finanzinstrumente inkl. IFRS 5-Gesellschaften	397	-	397	-227	-	169
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inkl. IFRS 5-Gesellschaften	3.380	-32	3.348	-	-	3.348
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Derivative Finanzinstrumente inkl. IFRS 5-Gesellschaften	826	-	826	-227	-	598
Finanzverbindlichkeiten inkl. IFRS 5-Gesellschaften	21.131	-	21.131	-	-767	20.364
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen inkl. IFRS 5-Gesellschaften	5.550	-32	5.518	-	-	5.518
2021						
Finanzielle Vermögenswerte						
Derivative Vermögenswerte	262	-	262	-71	-	191
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.460	-23	2.437	-	-	2.437
Finanzielle Verbindlichkeiten						
Derivative Finanzinstrumente	272	-	272	-71	-	201
Finanzverbindlichkeiten	18.205	-	18.205	-	-65	18.140
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.268	-23	4.245	-	-	4.245

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Konzernbilanz nicht aufgerechnet wurden.

Die Spalte „Gestellte Sicherheiten“ enthält Finanzforderungen, die im Rahmen von Leasingverträgen als Sicherheiten gestellt wurden. Zusammen mit diesen Leasingverträgen wurden auch Fahrzeuge als Sicherheiten gestellt. Desweiteren sind hierin Zahlungseingänge auf Forderungen enthalten, welche ebenfalls als Sicherheiten gestellt wurden um günstiger Finanzierungsbedingungen zu erhalten.

Übertragung finanzieller Vermögenswerte

Zum Abschlussstichtag sind in den Finanzverbindlichkeiten, zur Refinanzierung des Segments TRATON Financial Services, Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit einem Buchwert in Höhe von 684 Mio € (341 Mio €) enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen beträgt 843 Mio € (421 Mio €). Im Rahmen der Transaktion werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und Sicherheiten in Höhe von insgesamt 843 Mio € (421 Mio €) gestellt. Die Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen, da Delkredere- und Zahlungszeitpunkt Risiken in der TRATON GROUP zurückbehalten wurden. Zusätzlich besteht in einigen Fällen die Möglichkeit, Forderungen aus der Asset-Backed-Securities-Struktur zurück zu transferieren. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Finanzdienstleistungsforderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie einer Übersicherung.

Teile der durchgeführten Asset-Backed-Securities-Transaktionen können unter bestimmten Bedingungen vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter Clean-up Call). Sofern Forderungen aus der Asset-Backed-Securities-Struktur zurück transferiert werden, können die abgetretenen Forderungen nochmals abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit dienen. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt, und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt. Zum 31. Dezember 2022 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 843 Mio € (421 Mio €). Der Fair Value der dazugehörigen Verbindlichkeiten belief sich zum Stichtag auf 684 Mio € (341 Mio €). Die daraus resultierende Nettoposition beträgt somit 159 Mio € (80 Mio €).

Darüber hinaus wird in einigen Fällen das vertragliche Anrecht auf Zahlungsströme von Leasingverträgen an eine externe Bank übertragen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Buchwert der übertragenen, aber nicht ausgebuchten Leasingforderungen 98 Mio € (10 Mio €). Die Forderungen kamen aufgrund einer allgemeinen Regressklausel nicht für eine Ausbuchung in Betracht. Die entsprechende sonstige finanzielle Verbindlichkeit hat zum Berichtszeitpunkt einen Buchwert von 105 Mio € (111 Mio €). Der Unterschied zwischen dem Forderungs- und dem Verbindlichkeitsbetrag ergibt sich hauptsächlich daraus, dass die Forderung nur den derzeit fälligen Anteil aus Operating-Leasingverhältnisse umfasst, während die Verbindlichkeit den abgezinsten Barwert aller übertragenen künftigen Zahlungsströme enthält. Zum Bilanzstichtag beträgt der Fair Value der übertragenen, aber nicht ausgebuchten Forderungen 105 Mio € (10 Mio €), der Fair Value der entsprechenden Verbindlichkeit beläuft sich auf 105 Mio € (111 Mio €) und die Nettoposition entspricht somit 0 Mio € (101 Mio €).

40. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der internationalen Ausrichtung unterliegt die TRATON GROUP hinsichtlich ihrer Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und geplanten Transaktionen Marktpreis-, Kredit- und Liquiditätsrisiken.

Die Marktpreisrisiken des Konzerns werden unter Berücksichtigung intern vorgegebener Limite bei Banken gesichert. Die TRATON GROUP setzt hierzu geeignete Finanzinstrumente wie Derivate ein. Gesichert werden Finanzrisiken aus Bilanzpositionen sowie aus dem Auftragsbestand und andere Plantransaktionen. Das Management dieser Marktpreisrisiken erfolgt nicht zentral, sondern obliegt TRATON SE sowie jeder Marke direkt. Dabei werden die jeweiligen Unternehmenserfordernisse berücksichtigt, weil unterschiedliche funktionale Währungen und Geschäftsumfelder zum Tragen kommen.

Kontrahentenrisiken werden so weit wie möglich diversifiziert und zentral überwacht. Liquiditätsrisiken werden durch Diversifizierung der Finanzierungsquellen und ein ausgewogenes Verhältnis von Finanzierungen unterschiedlicher Fristigkeiten, Währungen und Zinsvereinbarungen minimiert.

Die Aktivitäten des Konzerns im Segment TRATON Financial Services zielen auf eine größtmögliche Ausgewogenheit zwischen Aktiva und Passiva ab, um Zinssatzdifferenzen zu minimieren. Geeignete Value-at-Risk-Methoden kommen zur Anwendung. Das

TRATON GROUP-Management wird regelmäßig über die Finanzrisikolage unterrichtet. Die Einhaltung der entsprechenden gruppeninternen Richtlinien wird durch die interne Revision geprüft.

Reform der Referenzzinssätze

Die TRATON GROUP ist der Reform der Referenzzinssätze ausgesetzt. Um wesentliche Risiken zu vermeiden, die sich aus dem Übergang auf alternative Referenzzinssätze ergeben (Zinsbasisrisiko, Liquiditätsrisiko, Prozessrisiko, operationelles Risiko), wurde innerhalb der TRATON GROUP ein Projekt initiiert. Im Zuge dessen wurden Marktveränderungen sowie Veröffentlichungen der verschiedenen Arbeitsgruppen, die den Übergang zu neuen Referenzzinssätzen verwalten, eng überwacht. Darüber hinaus sind angemessene Risikomanagementstrategien und -verfahren implementiert.

Der Übergangsprozess hinsichtlich der bedeutenden Referenzzinssätze ist innerhalb der TRATON GROUP größtenteils abgeschlossen. Für Derivate, die sich auf einen Referenzzinssatz beziehen, stellte die International Swaps and Derivatives Association (ISDA) Ende 2020 Ausweichklauseln zur Verfügung. Diese wurden innerhalb der TRATON GROUP für Zwecke des Übergangs verwendet, wodurch sichergestellt ist, dass das Bestandsgeschäft nach der Einstellung des jeweiligen Referenzzinssatzes den im ISDA-Protokoll vorgesehenen Ausweichklauseln folgt.

Finanzinstrumente, die zum Berichtszeitpunkt von der IBOR-Reform betroffen sind, beziehen sich auf originäre finanzielle Verbindlichkeiten und Derivate. Nachdem die Euro Interbank Offered Rate (EURIBOR) in 2019 reformiert wurde, gehen wir derzeit nicht von einer weiteren Reformierung aus.

QUANTITATIVE INFORMATIONEN ZU FINANZINSTRUMENTEN, DIE ZUM 31. DEZEMBER 2022 NOCH NICHT AUF EINEN ALTERNATIVEN REFERENZZINSSATZ UMGESTELLT WURDEN

in Mio €	Originäre finanzielle Verbindlichkeiten (Buchwert)	Derivate (Nominalbetrag)
Stockholm Interbank Offered Rate (STIBOR)	1.287	2.483
London Interbank Offered Rate for US-Dollars (USD LIBOR)	-	68
	1.287	2.551

QUANTITATIVE INFORMATIONEN ZU FINANZINSTRUMENTEN, DIE ZUM 31. DEZEMBER 2021 NOCH NICHT AUF EINEN ALTERNATIVEN REFERENZZINSSATZ UMGESTELLT WURDEN

in Mio €	Originäre finanzielle Verbindlichkeiten (Buchwert)	Derivate (Nominalbetrag)
Stockholm Interbank Offered Rate (STIBOR)	1.894	2.911
London Interbank Offered Rate for US-Dollars (USD LIBOR)	50	204
	1.944	3.115

Kredit- und Ausfallrisiko

Die TRATON GROUP ist aufgrund ihrer operativen und Finanzaktivitäten bestimmten Kreditrisiken ausgesetzt.

Aus Sicht des Konzerns bergen Kreditrisiken die Gefahr, dass ein Vertragspartner seinen vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommt und damit einen finanziellen Verlust verursacht. Das Kreditrisiko umfasst sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch die Gefahr einer Bonitätsverschlechterung.

Das maximale Kreditrisiko spiegelt sich im Buchwert der in der Bilanz ausgewiesenen finanziellen Vermögenswerte wider. Um das Kreditrisiko weiter zu senken, hält die TRATON GROUP Sicherheiten und sonstige Bonitätsverbesserungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Sicherungsübereignungen als auch Kreditversicherungen und Garantien zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildete Risikovorsorge für Forderungsausfälle Rechnung getragen.

Bei der Anlage von flüssigen Mitteln werden die Finanzinstitute und Anlageformen sorgfältig ausgewählt und über eine zentrale Limitsteuerung diversifiziert. Wesentliche Geldanlagen sowie Derivate werden nur mit nationalen sowie international tätigen Banken guter Bonität abgeschlossen. Es bestehen in der TRATON GROUP keine wesentlichen Kreditrisikokonzentrationen.

Kreditrisiken aus Kreditzusagen an Kunden werden dezentral und unter Berücksichtigung bestimmter Limite durch lokale Bonitätseinschätzungen gesteuert. Entscheidungen über für die TRATON GROUP wesentliche Kreditzusagen werden in Kreditvergabeausschüssen

der Teilkonzerne getroffen. Das aus begebenen Finanzgarantien und unwiderruflichen Kreditzusagen resultierende maximale Ausfallrisiko wird durch den Betrag bestimmt, den die TRATON GROUP im Falle einer Inanspruchnahme zu zahlen hätte.

Forderungen mit vertragsrechtlich ausstehenden Beträgen in Höhe von 23 Mio € (21 Mio €) wurden im Jahr 2022 abgeschrieben, unterliegen jedoch noch Vollstreckungsmaßnahmen.

ÜBERLEITUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

in Mio €	Allgemeiner Ansatz					Vereinfachter Ansatz	Summe
	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)			
Risikovorsorge zum 01.01.2022	13	5	25	2	119	165	
Veränderung	11	6	6	2	24	50	
Risikovorsorge zum 31.12.2022	25	11	32	5	143	215	
Risikovorsorge zum 01.01.2021	16	4	24	–	106	149	
Veränderung	–3	1	2	2	13	16	
Risikovorsorge zum 31.12.2021	13	5	25	2	119	165	

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN

in Mio €	Vereinfachter Ansatz
Risikovorsorge am 01.01.2022	94
Veränderung	244
Risikovorsorge am 31.12.2022	338
Risikovorsorge am 01.01.2021	116
Veränderung	–23
Risikovorsorge am 31.12.2021	94

Die Risikovorsorge betrifft im Wesentlichen Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Aufgrund des Kriegs in der Ukraine sowie der geplanten Veräußerung der Geschäftsaktivitäten von Scania Finance Russland wurden zum 31. Dezember 2022 Wertberichtigungen auf Leasingforderungen in Höhe von 206 Mio € gebildet. In der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile „Nettowertberichtigungen auf finanzielle Vermögenswerte“ wirken zusätzlich noch die Wertminderungen in Höhe von 40 Mio €, die infolge der IFRS-5-Klassifizierung von MAN Truck & Bus Russland und Scania Vehicles & Services Russland erfasst wurden. Diese sind in der Risikovorsorge zum 31. Dezember 2022 nicht mehr erhalten, weil der Verkauf der Gesellschaften vor dem Bilanzstichtag abgeschlossen wurde. Die Wertminderungen im Zusammenhang mit den Veräußerungen in Russland stehen in keiner Verbindung mit der Kreditwürdigkeit der Kunden.

Die Bruttobuchwerte der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte haben sich um 2.676 Mio € auf 12.967 Mio € (10.291 Mio €) erhöht, insbesondere durch neue Forderungen aus Finanzdienstleistungen und durch neu entstandene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die dem vereinfachten Ansatz zugeordnet werden.

Um das Kreditrisiko zu senken, hält die TRATON GROUP u.a. Sicherheiten. Für finanzielle Vermögenswerte mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 33 Mio € (30 Mio €).

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN

in Mio €	12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Summe
Risikovorsorge zum 01.01.2022	10	0	1	3	14
Veränderung	0	0	0	0	0
Risikovorsorge zum 31.12.2022	10	0	1	3	14
Risikovorsorge zum 01.01.2021	4	-	-	-	4
Veränderung	6	0	1	3	10
Risikovorsorge zum 31.12.2021	10	0	1	3	14

Im Folgenden sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte und die Ausfallrisikopositionen von Finanzgarantien und Kreditzusagen je Ausfallrisiko-Rating-Klasse dargestellt. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1 umfasst Finanzinstrumente, die keinem Ausfallrisiko unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2 umfasst Finanzinstrumente, die einem intensiven Kreditmanagement unterliegen. Die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3 umfasst wertgeminderte Finanzinstrumente.

BRUTTOBUCHWERTE DER FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE NACH RATING-KLASSEN

in Mio €	Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	31.12.2022
Rating-Klasse						
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	9.181	-	-	8	7.950	17.139
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	213	-	1	507	721
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	69	4	212	285
	9.181	213	69	13	8.669	18.145

in Mio €	Erwarteter 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – nicht wertgemindert (Stufe 2)	Über die Laufzeit erwartete Kreditverluste – wertgemindert (Stufe 3)	Bei Zugang wertgemindert (Stufe 4)	Vereinfachter Ansatz	31.12.2021
Rating-Klasse						
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1	7.574	-	-	-	6.984	14.558
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 2	-	144	-	6	386	536
Ausfallrisiko-Rating-Klasse 3	-	-	42	5	190	238
	7.574	144	42	11	7.560	15.331

Bei Finanzgarantien und Kreditzusagen entfällt mit 1.868 Mio € (1.905 Mio €) der wesentliche Teil der Ausfallrisikoposition auf Finanzinstrumente, bei denen die Wertberichtigung auf Basis des erwarteten 12-Monats-Kreditverlust (Stufe 1) ermittelt wird und somit auf die Ausfallrisiko-Rating-Klasse 1.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass die TRATON GROUP ihren Zahlungsverpflichtungen nicht in ausreichendem Maß nachkommen oder Liquidität nur zu einem erhöhten Preis beschaffen kann. Um diesem Risiko zu begegnen, werden die Mittelzu- und -abflüsse sowie die Fälligkeiten fortlaufend überwacht und gesteuert. Die Deckung des Finanzmittelbedarfs erfolgt im Wesentlichen durch die Geschäftstätigkeit und durch externe Finanzierungen. Es bestand im abgelaufenen Geschäftsjahr kein wesentliches Liquiditätsrisiko.

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung der TRATON GROUP werden durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, Kreditlinien mit Finanzinstituten und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie durch die Emission von Wertpapieren auf internationalen Geld- und Kapitalmärkten jederzeit sichergestellt. Für die Gesellschaften im Segment TRATON Financial Services sind spezielle Emissionsprogramme und Finanzierungslinien eingerichtet, die deren Finanzmittelbedarf decken.

Die Flüssigen Mittel lagen zum 31. Dezember 2022 bei 1.439 Mio € (2.002 Mio €). Liquide Mittel in einzelnen Ländern (z. B. Brasilien, China und Südkorea) in Höhe von 644 Mio € (1.038 Mio €) unterliegen Devisenkontrollen und stehen dem Konzern nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung. Diese Beträge kommen vor Ort zur Finanzierung des operativen Geschäfts zum Einsatz. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen. Unter „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ sind weitere Flüssige Mittel in Höhe von 304 Mio € (- Mio €) ausgewiesen. Diese liegen in Russland und stehen dem Konzern ebenfalls nicht uneingeschränkt für länderübergreifende Transaktionen zur Verfügung.

Insgesamt stehen der TRATON GROUP bestätigte ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 6.780 Mio € (8.230 Mio €) als Liquiditätsreserve zur Verfügung, davon 2.280 Mio € (3.730 Mio €) gegenüber der Volkswagen AG. Zusätzlich verfügt die TRATON GROUP über 457 Mio € (435 Mio €) ungenutzte unbestätigte Kreditlinien von Kreditinstituten, um die Flexibilität bei Finanzierungsentscheidungen zu erhöhen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie sich die Cashflows der Verbindlichkeiten, der derivativen Finanzinstrumente sowie der Finanzgarantien auf die Liquiditätssituation der TRATON GROUP auswirken:

Fälligkeitsübersicht in Mio €	2022			2021		
	2023	2024-2027	> 2027	2022	2023-2026	> 2026
Finanzverbindlichkeiten ¹	8.883	10.557	2.710	6.567	10.072	2.515
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	5.502	16	0	4.231	14	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten ^{1,2}	1.965	1.860	115	1.916	2.151	130
Derivate	5.785	5.141	1.140	6.741	4.399	1.046
Finanzgarantien	860	-	-	1.006	-	-
	22.995	17.574	3.966	20.462	16.636	3.692

1 Die Beträge wurden wie folgt errechnet:

- Besteht keine Vereinbarung hinsichtlich der Fälligkeit, bezieht sich die Verbindlichkeit auf den frühestmöglichen Fälligkeitstermin.
- Bei variablen Zinsvereinbarungen werden die Zinsen entsprechend der Konditionen zum Bilanzstichtag berücksichtigt.
- Es wird davon ausgegangen, dass Zahlungsmittelabflüsse nicht früher als dargestellt eintreten.

2 Der undiskontierte maximale Zahlungsmittelabfluss aus Rückkaufverpflichtungen wird als finanzielle Verbindlichkeit erfasst.

Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in der Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Unter Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Anhangsangabe „44. Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu entnehmen.

Darüber hinaus nutzen einzelne Gesellschaften der TRATON GROUP Supplier Finance Arrangements. Der bilanzseitige Ausweis erfolgt weiterhin unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, da diese die Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferung und Leistung erfüllen und sich die Vertragskonditionen (z. B. Zahlungsziele) nicht oder nicht wesentlich ändern. Sicherheiten werden in diesem Zusammenhang nicht begeben. Korrespondierend damit wird der Zahlungsmittelabfluss im Cashflow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2022 enthalten die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 363 Mio € (388 Mio €), die auf Supplier Finance Arrangements zurückzuführen sind. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Liquiditätsrisiken und keine Risiken aus Risikokonzentrationen.

Marktpreisrisiko

Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist die TRATON GROUP Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Gemäß den geltenden Richtlinien werden diese Risiken kontinuierlich anhand des Risikomanagementsystems von TRATON überwacht. Maßnahmen zur Begrenzung dieser Risiken werden jeweils von den Treasury-Abteilungen der TRATON SE sowie der einzelnen Marken eingeleitet. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine signifikanten Risikokonzentrationen.

Marktpreisrisiko in der TRATON GROUP

1. Währungsrisiko

Währungsrisiko ist das Risiko negativer Auswirkungen auf das Ergebnis, die Cashflows und die Bilanzposten durch Wechselkursschwankungen. Das Währungsrisiko der TRATON GROUP resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Risikos für künftige Cashflows werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Die TRATON GROUP sichert Währungsrisiken aus dem Auftragsbestand, aus Forderungen, aus Verbindlichkeiten und aus geplantem Absatz teilweise ab. Gesellschaften, die Sicherungsgeschäfte eingehen, wählen die Sicherungsquote für erwartete Umsätze anhand von Erfahrungswerten, um Ineffektivitäten zu vermeiden. Gleichwohl kann Ineffektivität durch Veränderungen im Kontrahentenausfallrisiko oder durch Nicht-Trennung der Spot-Komponente vom Terminelement eines Forwards induziert werden. Durch die Einbeziehung von Tochtergesellschaften oder anderen mit der Gesellschaft verbundenen nachgeordneten Unternehmen aus Ländern außerhalb des Euro-raums in den Konzernabschluss bestehen daneben aufgrund der Währungsumrechnung Risiken. Diese Translationsrisiken sichert TRATON grundsätzlich nicht durch derivative Finanzinstrumente ab.

Aktiva im Segment TRATON Financial Services sollten grundsätzlich durch Passiva derselben Währung finanziert werden. Es bestehen keine Fair Value Hedges hinsichtlich des Währungsrisikos.

Im Rahmen des Fremdwährungsrisikomanagements eingegangene Sicherungsgeschäfte bestanden hauptsächlich in schwedischen Kronen, britischen Pfund, US-Dollar und brasilianischen Real.

Die am Ende des Berichtszeitraums bestehenden nicht derivativen und derivativen Finanzinstrumente wurden im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse in einem hypothetischen Szenario bewertet. Die Auswirkungen einer Erhöhung/Abnahme einer Währungsrelation um 10 % waren wie folgt:

in Mio €	31.12.2022				31.12.2021			
	Eigenkapital		Periodenergebnis		Eigenkapital		Periodenergebnis	
	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation								
EUR/USD	3	-4	58	-71	1	-1	30	-37
EUR/BRL	0	0	-57	57	0	0	-25	25
EUR/GBP	37	-45	-4	5	36	-44	-6	7
USD/BRL	2	-3	-21	22	-4	5	3	-4
EUR/CHF	9	-11	3	-4	8	-10	5	-6
SEK/USD	0	0	-14	14	0	0	-11	11
EUR/DKK	5	-6	1	-1	6	-7	4	-4
EUR/MXN	0	0	6	-7	0	0	8	-10

Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu Derivaten in Sicherungsbeziehungen hinsichtlich des Währungsrisikos:

HÖHE, ZEITPUNKT UND UNSICHERHEIT VON CASHFLOWS

in Mio €	Laufzeit			Summe Nominalvolumen
	< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre	
2022				
Währungsrisiko:				
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	557	45	-	602
Devisenterminkontrakte BRL/USD	111	134	-	244
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	119	31	-	151
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	82	2	-	84
Devisenterminkontrakte EUR/USD	31	20	-	51
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	69	-	-	69
Devisenterminkontrakte USD/MXN	33	-	-	33
Devisenterminkontrakte (sonstige Währungen)	30	-	-	30
	1.057	232	-	1.289
2021				
Währungsrisiko:				
Devisenterminkontrakte EUR/GBP	586	-	-	586
Devisenterminkontrakte EUR/CHF	121	21	-	142
Devisenterminkontrakte BRL/USD	65	31	-	96
Devisenterminkontrakte EUR/DKK	86	8	-	94
Devisenterminkontrakte EUR/NOK	30	-	-	30
Devisenterminkontrakte EUR/ZAR	29	-	-	29
Devisenterminkontrakte EUR/HKD	17	2	-	19
Devisenterminkontrakte (sonstige Währungen)	33	-	-	33
	966	61	-	1.028

Zur Absicherung des Währungsrisikos im Rahmen von Cashflow Hedges haben sich für die wesentlichen Währungspaare folgende durchschnittliche Sicherungskurse ergeben: 0,87 EUR/GBP; 6,10 BRL/USD; 1,00 EUR/CHF.

INFORMATIONEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2022	2021
Währungsrisiko		
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	31	-29
Buchwert von Sonstigen finanziellen Vermögenswerten	44	4
Buchwert von Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten	8	32
Nominalwert	1.289	1.028

INFORMATIONEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2022	2021
Währungsrisiko		
Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	-31	30
Rücklage für aktive Cashflow Hedges	31	-30

INFORMATIONEN ÜBER DIE AUSWIRKUNG VON HEDGE ACCOUNTING AUF DIE GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio €	2022	2021
Währungsrisiko		
Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Sicherungsinstrumenten	30	70
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	10	28
Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
Nicht realisierte Gewinne und Verluste aus Kosten der Sicherungsmaßnahmen	0	-3
Erfolgswirksame Umgliederung realisierter Gewinne und Verluste	4	0
Erfolgswirksame Ineffektivitäten, die im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst wurden	-	1

Die erfolgswirksamen Ineffektivitäten rührten im Vorjahr aus der Absicherung der Kaufpreiszahlung für den Erwerb von Navistar.

ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW HEDGES

in Mio €	2022	2021
Stand am 01.01.	-30	-127
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	45	57
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	15	41
Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte)	1	1
Stand am 31.12.	31	-30

ÜBERLEITUNG DER RÜCKLAGE FÜR KOSTEN DER SICHERUNGSMASSNAHMEN

in Mio €	2022	2021
Stand am 01.01.	0	4
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	0	-4
Erfolgswirksame Umgliederung aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	5	0
Sonstige Veränderungen (Wechselkurseffekte)	-2	0
Stand am 31.12.	3	0

2. Zinsrisiko

Das Zinsrisiko beschreibt das Risiko negativer Auswirkungen von Zinsänderungen. Zinsensensitive Finanzinstrumente unterliegen einem Zinsänderungsrisiko. Dies besteht entweder in der Form eines Marktwerttrisikos oder eines Cashflow-Risikos. Das Marktwertrisiko bestimmt sich nach der Sensitivität des Wertansatzes eines Finanzinstruments in Abhängigkeit vom Marktzinsniveau. Das Cashflow-Risiko beschreibt das Ausmaß der Veränderung künftiger Zinszahlungen in Abhängigkeit von der Zinsentwicklung. Um der Risikomanagementstrategie zu entsprechen, werden Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt.

Der TRATON GROUP entstehen Zinsrisiken durch zinsensensitive Vermögenswerte und Verbindlichkeiten. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für die Gesellschaften mittels Sensitivitätsanalysen ermittelt. Eventuelle Ergebniseffekte aus den Zinssensitivitäten würden ausschließlich im Periodenergebnis wirken.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2022 um 100 Basispunkte (BP) höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 41 Mio € niedriger (36 Mio € niedriger) ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2022 um 100 BP niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Steuern um 42 Mio € höher (41 Mio € höher) ausgefallen.

Von dem gesamten ausstehenden Emissionsvolumen von 5.700 Mio € (4.300 Mio €) der TRATON SE sind zum 31. Dezember 2022 2.050 Mio € (2.050 Mio €) in eine Sicherungsbeziehung eingebunden; die Absicherung gegen Zinssatzänderungen erfolgt unter Verwendung von Zinsswaps. Die Zinsswaps und das gesicherte Grundgeschäft entsprechen sich in den wesentlichen Konditionen, weswegen von einer gegensätzlichen wirtschaftlichen Beziehung ausgegangen werden kann. Gleichwohl kommt es im Wesentlichen aufgrund des nicht designierbaren eigenen Kreditrisikos, welches sich in der Bewertung der Swaps widerspiegelt, zu Ineffektivitäten. Die Sicherungsbeziehung wird als Fair Value Hedge abgebildet.

Im Hedge Accounting enthaltene Derivate beziehen sich ausschließlich auf das Zinsänderungsrisiko. Die folgenden Tabellen enthalten Einzelheiten zu diesen Derivaten:

HÖHE, ZEITPUNKT UND UNSICHERHEIT VON CASHFLOWS

in Mio €	Laufzeit			Summe
	< 1 Jahr	1–5 Jahre	> 5 Jahre	
2022				
Zinsrisiko:				
Zinsswaps	81	220	52	353
2021				
Zinsrisiko:				
Zinsswaps	–	14	6	21

Zur Absicherung des Zinsrisikos im Rahmen von Fair Value Hedges wurden Zinsswaps mit einem Durchschnittskurs von 0,45 % (0,45 %) abgeschlossen.

INFORMATIONEN ZU SICHERUNGSTRUMENTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2022	2021
Zinsrisiko:		
Kumulierte Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	–256	–21
Buchwert von Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten	256	21
Nominalwert	2.050	2.050

INFORMATIONEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN INNERHALB HEDGE ACCOUNTING

in Mio €	2022	2021
Zinsrisiko:		
Buchwert der Finanzverbindlichkeiten	1.779	2.029
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen	–271	–21
Kumulierte Fair-Value-Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	271	21
Erfolgswirksame Ineffektivitäten, die im übrigen Finanzergebnis erfasst wurden	15	–

3. Rohstoffpreisrisiko

Der TRATON GROUP entstehen Rohstoffpreisrisiken im Wesentlichen durch Schwankungen des Preises und der Verfügbarkeit von Rohstoffen.

Die Rohstoffpreisrisiken werden in regelmäßigen Abständen für MAN Truck & Bus und Navistar Sales & Services zentral erfasst und basierend auf festgelegten Risikogrenzen extern abgesichert, sofern liquide Märkte bestehen. Dabei wird auch in Betracht gezogen, ob eine Veränderung der Rohstoffpreise auf die Verkaufspreise der Produkte durchschlägt. Zur Begrenzung dieser Risiken schließt die Gruppe Warentermingeschäfte mit Barausgleich ab. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen. Zum Bilanzstichtag bestanden Warentermingeschäfte mit Barausgleich zur Absicherung von Rohstoff- und Energiepreisrisiken bezüglich Heizöl, Nichteisenmetallen, Edelmetallen und Kautschuk mit einem Marktwert von –5 Mio € (0 Mio €). Hedge Accounting wird derzeit nicht angewendet.

Die maximale Restlaufzeit der Sicherungen für zukünftige Transaktionen beträgt zum Geschäftsjahresende 2022 20 Monate (13 Monate). Entsprechend der Sensitivitätsermittlung von Währungsrisiken führte eine hypothetische Auf-/Abwertung der Rohstoffpreise in Höhe von 10 % zu keinem wesentlichen Effekt auf das Ergebnis nach Steuern.

41. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement der TRATON GROUP stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens bei TRATON Operations, die über die Kapitalrendite (Return on Investment) bestimmt wird, und die Steigerung der Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services im Fokus des Managements.

In die Berechnung der Kapitalrendite fließt das Operative Ergebnis nach Steuern ein. Zusätzlich zum Operativen Ergebnis von TRATON Operations werden das Operative Ergebnis der TRATON Holding, Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und der TRATON Holding sowie Ergebniseffekte aus Kaufpreisallokationen bezogen auf TRATON Operations berücksichtigt. Darauf wird pauschal ein durchschnittlicher Steuersatz von 30 % angewendet. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Vertragsverbindlichkeiten). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Die Berechnungslogik entspricht der Logik, wie sie im Volkswagen Konzern Anwendung findet.

Zur Ermittlung der Eigenkapitalrendite bei TRATON Financial Services wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt.

Daneben besteht das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen. Dafür wurde ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Die für einige Gesellschaften bei TRATON Financial Services geltenden externen Mindestkapitalanforderungen wurden dabei erfüllt.

Die Kapitalrendite bei TRATON Operations sowie die Eigenkapitalrendite im Segment TRATON Financial Services sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio €	2022	2021
TRATON Operations		
Operatives Ergebnis für ROI nach Steuern	1.108	113
Investiertes Vermögen im Jahresdurchschnitt	16.595	14.042
Kapitalrendite (ROI) (in %)	6,7	0,8
TRATON Financial Services		
Ergebnis vor Steuern	80	260
Durchschnittliches Eigenkapital	1.999	1.392
Eigenkapitalrendite vor Steuern (in %)	4,0	18,6

42. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse

in Mio €	31.12.2022	31.12.2021
Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien	2.555	2.603
Verpflichtungen aus Bürgschaften	904	1.045
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	1.033	767
	4.492	4.415

Für Verbindlichkeiten von Kunden gegenüber Finanzierungsgesellschaften des Volkswagen Konzerns sowie in geringem Umfang gegenüber Fremden bestehen branchenübliche Rückkaufgarantien, bei denen sich TRATON verpflichtet, Fahrzeuge bei notleidenden Finanzierungsengagements von der Finanzierungsgesellschaft zurückzukaufen. Die maximalen Aufwendungen aus Verpflichtungen dieser Art sind unter den Verpflichtungen aus Rückkaufgarantien dargestellt. Anhand der bisherigen Erfahrungen verfällt jedoch der weitaus größte Teil dieser Verpflichtungen, ohne in Anspruch genommen zu werden.

Die Verpflichtungen aus Bürgschaften enthalten zum 31. Dezember 2022 Finanzbürgschaften in Höhe von 870 Mio € (1.017 Mio €), dies sind im Wesentlichen Zahlungsausfallgarantien von Navistar zugunsten von Banken.

Die Bürgschaften zugunsten bzw. für nahestehende Unternehmen waren zum Jahresende von untergeordneter Bedeutung.

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Eventualverbindlichkeiten für mögliche Belastungen aus Steuerrisiken enthalten, die hauptsächlich bei Volkswagen Truck & Bus bestehen. Für weitere Informationen wird auf die Anhangsangabe „43. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren“ verwiesen.

43. Rechtsstreitigkeiten/Rechtliche Verfahren

MAN und Scania/EU-Kartellverfahren

Nach unangekündigten Kontrollen auf dem Betriebsgelände verschiedener europäischer Lkw-Hersteller wie MAN und Scania im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission 2014 ein Verfahren wegen Verdachts auf Verstöße gegen das EU-Kartellrecht im europäischen Lkw-Sektor ein. Am 19. Juli 2016 erließ die Europäische Kommission eine Vergleichsentscheidung (die „Settlement Decision“) gegen MAN und vier weitere europäische Lkw-Hersteller (mit Ausnahme von Scania), in der festgestellt wurde, dass Absprachen über Preise und Bruttolistenpreiserhöhungen für mittelschwere und schwere Lkw im Europäischen Wirtschaftsraum sowie Absprachen über den Zeitplan und die Weitergabe der Kosten für die Einführung von Emissionstechnologien für mittelschwere und schwere Lkw nach den Abgasnormen Euro 3 bis Euro 6 vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 (für MAN: bis zum 20. September 2010) stattgefunden hätten. Während gegen die anderen vier Lkw-Hersteller eine Geldbuße verhängt wurde, wurde MAN diese erlassen, da das Unternehmen Kronzeuge war und die Europäische Kommission im September 2010 über die Kartellrechtsverstöße informiert hatte. Scania entschied, keinen Antrag auf Kronzeugenregelung zu stellen und dieses Kartellverfahren nicht beizulegen und wurde durch eine Entscheidung der Europäischen Kommission vom 27. September 2017 (die „Scania-Entscheidung“) mit einer Geldbuße von etwa 880,5 Mio € belegt. Scania legte beim Gericht der Europäischen Union Rechtsmittel gegen die Scania-Entscheidung ein und beantragte eine vollständige Aufhebung. Mit Urteil vom 2. Februar 2022 wies das Europäische Gericht die Klage von Scania ab und bestätigte die von der Europäischen Kommission verhängte Geldbuße. Scania hat am 8. April 2022 Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof gegen

das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 2. Februar 2022 eingelegt. Die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren in Höhe von 880,5 Mio € zuzüglich Zinsen erfolgte am 12. April 2022 zur Vermeidung zusätzlicher Zinslasten.

Infolge der Vergleichsentscheidung hat eine Reihe von (direkten und indirekten) Kunden in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen MAN und/oder Scania erhoben oder sind solchen beigetreten. Seit der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE hat die TRATON SE als Rechtsnachfolgerin in den meisten Jurisdiktionen die Rolle der MAN SE in den jeweiligen Verfahren übernommen (und ist insoweit von der Bezeichnung „MAN-Gesellschaften“ umfasst). Auch mit Blick auf eine etwaige zwischenzeitlich eingetretene Verjährung nach dem jeweiligen nationalen Recht ist nicht auszuschließen, dass noch weitere Klagen folgen. Die gegen MAN-Gesellschaften anhängigen Verfahren variieren in ihrem Umfang erheblich; während manche Kläger lediglich einen einzelnen Lkw gekauft oder geleast haben, sind in anderen Verfahren eine Vielzahl von Lkw Streitgegenstand. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzforderungen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten.

In Deutschland ergingen bislang acht Grundurteile gegen eine oder mehrere MAN-Gesellschaften. Die Frage, ob es tatsächlich zu einem Schaden gekommen ist, musste dabei nicht geklärt werden. Gegen sämtliche Urteile haben die beklagten MAN-Gesellschaften Berufung eingelegt. In einem Fall hat das Berufungsgericht das erstinstanzliche Urteil bereits aufgehoben und die Klage als unzulässig abgewiesen. In zwei weiteren Fällen hat die jeweilige Klagepartei die Klage vor dem Berufungsgericht zurückgenommen. In einzelnen Verfahren erließen Instanzgerichte Beweisbeschlüsse, um die Frage des „Ob“ und ggf. der Höhe eines etwaigen Schadens sachverständig klären zu lassen. Vor den Landgerichten München I (37. Zivilkammer) und Stuttgart (30. Zivilkammer) haben die jeweiligen Gerichtssachverständigen zwischenzeitlich in einigen Verfahren ihr jeweiliges Gutachten vorgelegt. Hierzu werden die MAN-Gesellschaften ihre Einwendungen sowie etwaige Anträge und Ergänzungsfragen fristgerecht im weiteren Verfahren einbringen. Demgegenüber wurde eine Reihe von Klagen gegen MAN-Gesellschaften – zum Teil bereits rechtskräftig – abgewiesen.

Neben einigen – zum Teil bereits rechtskräftigen – Klageabweisungen in verschiedenen Ländern haben einzelne Gerichte in Spanien einer Reihe von Klageforderungen – teilweise oder vollständig – stattgegeben. Gegen sämtliche Urteile haben die jeweils beklagten

MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt bzw. werden dies fristgerecht tun. Während in einzelnen Fällen Berufungsgerichte die erstinstanzlichen Urteile bereits wieder aufgehoben haben, haben in anderen Fällen Berufungsgerichte die klagezusprechenden Urteile – teilweise oder vollständig – bestätigt. Von einer vernachlässigbaren Ausnahme abgesehen, ist keines dieser Urteile rechtskräftig, da die beklagten MAN-Gesellschaften in sämtlichen Fällen Rechtsmittel zum spanischen Obersten Gerichtshof eingelegt haben. Eine Entscheidung hierzu steht noch aus. In Belgien ist neben einem Grundurteil auch ein klagezusprechendes Urteil (aus Billigkeitserwägungen) ergangen. Gegen beide Urteile haben MAN-Gesellschaften bereits Berufung eingelegt. Zwischenzeitlich haben die Kläger beide Klagen zurückgezogen.

Eine relativ geringe Anzahl an (direkten und indirekten) Kunden hat in unterschiedlichen Jurisdiktionen Klagen gegen Scania erhoben oder ist solchen beigetreten. Des Weiteren ist bei Scania eine Reihe von Streitverkündungen von anderen verklagten Nutzfahrzeugherstellern eingegangen. Wie im Fall von MAN unterscheiden sich die gegen Scania anhängigen Verfahren im Umfang erheblich, da einige Kunden lediglich einen Lkw gekauft oder geleast haben, während andere eine ganze Nutzfahrzeugflotte betreiben. Darüber hinaus wurden manche dieser Schadensersatzklagen in anderen Jurisdiktionen in Sammelklagen zusammengefasst oder an sogenannte Klagevehikel abgetreten. Die genaue Zahl der betroffenen Nutzfahrzeuge ist jedoch unbekannt.

Für die genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da derzeit nicht mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht gebildet, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

VW Truck & Bus Ltda.

Im Steuerverfahren zwischen Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (VW Truck & Bus Ltda.), die früher MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (MAN Latin America) hieß, und der brasilianischen Finanzverwaltung vertrat die Finanzverwaltung eine andere Sicht hinsichtlich der steuerlichen Auswirkungen der von der MAN SE (in der Zwischenzeit auf die TRATON SE verschmolzen) beim Erwerb von

VW Truck & Bus Ltda. 2009 gewählten Erwerbsstruktur. Das Steuerverfahren wurde in zwei Prüfungsperioden aufgeteilt, welche die Jahre 2009/2011 (Phase 1) und 2012/2014 (Phase 2) umfassen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein erstes letztinstanzliches, für VW Truck & Bus Ltda. negatives Urteil ergangen (Phase 1). Gegen dieses Urteil hat VW Truck & Bus Ltda. vor dem regulären Gericht im Jahr 2018 Klage erhoben. In dem Phase 2 betreffenden Steuerverfahren steht die Beurteilung der brasilianischen Finanzverwaltung noch aus. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der ggf. nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Dadurch könnte sich ein Risiko von rund 3,5 Mrd BRL (0,6 Mrd €; Umrechnung: 31. Dezember 2022) für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben. Die Bewertung basiert auf den stichtagsbezogenen aufgelaufenen Beträgen für die eingeklagte Steuerschuld, inklusive möglicher zu erwartender Strafzuschläge sowie aufgelaufener Zinsen, jedoch ohne Berücksichtigung einer künftigen Verzinsung sowie unter Verzicht auf eine entsprechende Abzinsung. Mehrere Banken haben die im Zusammenhang mit derartigen Steuerverfahren üblichen Garantien zugunsten von VW Truck & Bus Ltda. ausgestellt, die wiederum von der TRATON SE abgesichert sind.

Navistar/Profit-Sharing-Streitigkeiten

Navistar's betriebliche Versorgungszusagen, u. a. bezüglich der medizinischen Versorgung, waren durch ein 1993 geschlossenes Settlement Agreement geregelt; diese Vereinbarung sah vor, dass bei Überschreiten bestimmter Gewinnschwellen ein Teil der Gewinne an einen Trust abgeführt werden müssen. In der Folgezeit gab es immer wieder Streitigkeiten über die Einzelheiten und Umfang dieser Gewinnbeteiligung. Ein Gerichtsverfahren aus 2013 führte 2015 zu der gerichtlichen Anordnung, ein Schiedsverfahren durchzuführen. Im Februar 2021 stimmten Navistar und das für den Trust zuständige Komitee einer finalen Betragsbemessung durch das Schiedsgericht in Höhe von 239 Mio USD (224 Mio €; Umrechnung: 31. Dezember 2022) grundsätzlich zu. Allerdings griffen beide Parteien diese Streitbeilegung vor dem zuständigen Gericht an. Zudem war die für die Jahre 2015 bis 2020 aufgelaufene Gewinnbeteiligung sowie die im Settlement Agreement getroffenen Regelungen zur Beendigung der Gewinnbeteiligung ebenfalls zwischen den Parteien streitig. Zudem haben lokale Einheiten der Gewerkschaft UAW (United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America) lokale Verfahren auf Basis entsprechender Betriebsvereinbarungen eingeleitet.

Am 22. Dezember 2021 wurde eine endgültige Vereinbarung geschlossen ("Profit Sharing Settlement Agreement"), die inhaltlich einem Letter of Intent (LoI) vom 22. Oktober 2021 entsprach und durch die alle Streitigkeiten über die Gewinnabführung für die Zeit vor und bis 2020 beigelegt und alle Gewinnabführungsvereinbarungen für die Zukunft beendet werden sollten. Im Gegenzug sah die Vereinbarung eine Zahlung durch Navistar an den Trust in Höhe von 556 Mio USD (521 Mio €; Umrechnung: 31. Dezember 2022) vor. Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen. Im 4. Quartal 2021 erfolgte auf Basis dieser Vereinbarung bereits eine erste Zahlung in Höhe von 100 Mio USD (88 Mio €).

Die im Dezember 2021 mit den Klassenklägern abgeschlossene endgültige Vereinbarung („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 genehmigt. Navistar leistete im Anschluss die vertraglich vereinbarte Abschlusszahlung von 424 Mio USD einschließlich Zinsen (401 Mio €). Die Frist zur Anfechtung der gerichtlichen Entscheidung ist abgelaufen.

Navistar/Retiree-Health-Care-Verfahren

Im Oktober 2016 wurde von den Komitee-Mitgliedern des oben genannten Trusts im Zusammenhang mit dem Settlement Agreement ein weiteres Gerichtsverfahren eingeleitet. Dieses Verfahren betrifft im Ruhestand befindliche Mitarbeiter von Navistar, die an dem unter dem Settlement Agreement gegründeten Navistar, Inc. Health Benefit and Life Insurance Plan (Plan) teilgenommen haben. In dem Verfahren geht es um die vermeintliche unrechtmäßige Verwendung von bestimmten Zuschüssen („Medicare Part D subsidies“ und „Medicare Part D coverage-gap discounts“) durch Navistar.

Am 22. Dezember 2021 wurde eine endgültige Vereinbarung geschlossen ("Krzysiak Action Settlement Agreement"), die inhaltlich einem Letter of Intent vom 22. Oktober 2021 entsprach; die Vereinbarung sah eine Anpassung der Beiträge im Rahmen des OPEB-Plans die zu einer Erhöhung der bilanziellen Verpflichtung in Höhe von 146 Mio USD (123 Mio €) führt (siehe Anhangsangabe „**34. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**“) sowie eine Zahlung durch Navistar vor. Zeitgleich wurde mit den Klassenklägern eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Klassenklagen geschlossen; ebenso hat im Juni 2022 das zuständige Gericht die endgültige Vereinbarung genehmigt („Krzysiak Action Settlement Agreement“). Navistar leistete im Anschluss die vertraglich vereinbarten Abschlusszahlungen von insgesamt 20 Mio USD (19 Mio €). Die Frist zur Anfechtung der gerichtlichen Entscheidung ist abgelaufen.

Navistar/MaxxForce-EGR-Gewährleistungstreitigkeiten

Seit 2014 gibt es Klagen gegen Navistar in den USA und Kanada im Zusammenhang mit den MaxxForce 11-, 13- oder 15-Liter-EGR-Motoren. Der Vorwurf der Sammelkläger ist, dass diese Motoren mangelhaft seien und Navistar diese Mängel verschwiegen hätte. In Kanada laufen acht Sammelklagen. In den USA wurden die verschiedenen Klagen zu einer Multi-district-Sammelklage zusammengefasst; im Jahr 2019 verhandelten die Parteien einen Vergleich im Umfang von 135 Mio USD (126 Mio €; Umrechnung: 31. Dezember 2022), bestehend aus Geld- und Rabattkomponenten. Die Klassenklagen in den USA wurden endgültig vergleichsweise beigelegt und damit beendet. Zudem gibt es in diesem Zusammenhang noch weitere Einzelklagen gegen Navistar vor verschiedenen Staats- und Bundesgerichten in den USA und Kanada; ein Teil dieser Klagen wurde bereits beschieden, mit jeweils unterschiedlichen Ergebnissen. Es wurden hierzu Rückstellungen gebildet.

Aktuelles zum MAN SE-Merger-Squeeze-Out

Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE erfolgt. Somit ist die MAN SE als eigenständiger Rechtsträger erloschen und alle Rechte und Pflichten sind auf die TRATON SE übergegangen. Gleichzeitig wurde die Notierung der MAN SE-Aktien an den Börsen eingestellt.

Die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE-Minderheitsaktionäre ist am 3. September 2021 erfolgt. Damit ist der MAN SE-Merger-Squeeze-Out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren überprüft, das von betroffenen Minderheitsaktionären eingeleitet wurde. Im Rahmen dieses Spruchverfahrens hat TRATON Ende Juni 2022 seine Erwiderung bei Gericht eingereicht. Die mündliche Verhandlung ist für März 2023 terminiert. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten gebildet.

44. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

2022 in Mio €	Fällig 2023	Fällig 2024–2027	Fällig ab 2028	Gesamt 31.12.2022
Bestellobligo für				
Sachanlagen	354	259	1	614
Immaterielle Vermögenswerte	20	37	–	58
Verpflichtungen aus				
unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden	673	88	9	770
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	30	43	8	81
Übrige finanzielle Verpflichtungen	101	267	2	370

2021 in Mio €	Fällig 2022	Fällig 2023–2026	Fällig ab 2027	Gesamt 31.12.2021
Bestellobligo für				
Sachanlagen	469	194	2	666
Immaterielle Vermögenswerte	22	36	–	58
Verpflichtungen aus				
unwiderruflichen Kredit- und Leasingzusagen an Kunden	575	116	10	701
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	32	63	21	116
Übrige finanzielle Verpflichtungen	93	207	3	304

Die TRATON GROUP hat am 15. Dezember 2021 den Vertrag zur Gründung des Ladeinfrastruktur-Joint-Ventures Milence gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group unterzeichnet und verpflichtet sich damit, einen Gesamtbetrag von bis zu 167 Mio € in dieses Joint Venture zu investieren. Nach der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens im Juli 2022 wurden 5 Mio € in das Eigenkapital von Milence eingezahlt.

45. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 *Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen* gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der TRATON GROUP beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die TRATON GROUP ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Person der TRATON GROUP stehen.

Nahestehende Unternehmen oder Personen aus Sicht der TRATON GROUP sind zum 31. Dezember 2022:

- die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen Finance Luxemburg),
- die Volkswagen AG und ihre Tochterunternehmen sowie ihre wesentlichen Beteiligungen außerhalb der TRATON GROUP,
- die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche Stuttgart), die einen maßgeblichen Einfluss im Sinne von IAS 28 *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen* auf die operativen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns ausübt, sowie die mit ihr verbundenen oder ihr nahestehenden Unternehmen,
- das Land Niedersachsen sowie die mit ihm verbundenen Mehrheitsbeteiligungen,
- sonstige Personen bzw. Unternehmen, die von der TRATON GROUP beeinflusst werden können bzw. die auf die TRATON GROUP Einfluss nehmen können, wie
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der TRATON SE,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen Finance Luxemburg,
 - die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats der Volkswagen AG,
 - assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen,
 - nicht konsolidierte Tochtergesellschaften.

Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der TRATON GROUP sind teilweise auch Mitglieder von Aufsichtsräten und Vorständen oder Anteilseigner von anderen Unternehmen, mit denen die TRATON GROUP gewöhnliche Geschäftsbeziehungen unterhält.

Am 31. Dezember 2022 hielt die Volkswagen Finance Luxemburg, eine 100 %-ige Tochter der Volkswagen AG, 89,72 % (89,72 %) der Anteile am Grundkapital der TRATON SE. Ferner hielt am 31. Dezember 2022 Herr Levin 3.600 (3.600) Aktien an der TRATON SE.

Die folgenden Tabellen zeigen die Liefer- und Leistungsumfänge sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften der TRATON GROUP und nahestehenden Unternehmen, darunter auch die Volkswagen AG. Mit Porsche Stuttgart, Volkswagen Finance Luxemburg sowie mit dem Land Niedersachsen ist es in keinem der dargestellten Berichtszeiträume zu wesentlichen Transaktionen gekommen.

NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio €	Verkäufe und erbrachte Dienstleistungen		Einkäufe und erhaltene Dienstleistungen	
	2022	2021	2022	2021
Volkswagen AG	5	26	186	189
Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	1.934	1.635	949	801
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	16	29	11	10
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	175	161	254	276
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	13	15	49	47

in Mio €	Forderungen gegen		Verbindlichkeiten (einschließlich Verpflichtungen) gegenüber	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Volkswagen AG	11	210	1.904	362
Weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG	624	372	2.711	3.566
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	60	37	40	49
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	40	38	12	29
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	5	2	1	1

An weitere, nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG gelieferte Waren und Dienstleistungen betreffen im Wesentlichen das Absatzfinanzierungsgeschäft von MAN Truck & Bus, bei dem Fahrzeuge über Volkswagen Financial Services an Kunden finanziert werden. Der Anstieg ist auf die gute Geschäftsentwicklung mit diesem Bereich zurückzuführen. Von weiteren, nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG erhaltene Waren und Dienstleistungen sind im Wesentlichen unfertige Waren und Erzeugnisse.

Forderungen gegenüber der Volkswagen AG sind im Wesentlichen Salden aus dem Finanzverkehr. Die im Vorjahr bei der Volkswagen AG investierten kurzfristigen Geldanlagen in Höhe von 200 Mio € wurden im 1. Halbjahr aufgelöst.

Die TRATON GROUP schloss im Oktober 2022 eine Vereinbarung über den Verkauf von 100 % ihrer Anteile an Scania Finance LLC, Scania Insurance LLC und Scania Leasing LLC (zusammen „Scania Finance Russland“) an Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Die Transaktion wurde am 17. Januar 2023 nach Vorliegen aller behördlichen Genehmigungen vollzogen. In diesem Zusammenhang bestehen Bankguthaben der Scania Finance Russland in Höhe von 287 Mio € (- Mio €) gegenüber einem Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Für nähere Informationen siehe Anhangsangabe **„9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen“**.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen AG enthalten Darlehen in Höhe von 1.720 Mio € (270 Mio €), die aus einem Darlehensrahmen der Volkswagen AG in Höhe von 4.000 Mio € (4.000 Mio €) stammen. Die Finanzierung ist marktüblich verzinst.

Die ausstehenden Verpflichtungen gegenüber der Volkswagen AG beinhalten auch Vergütungs- und Abfindungsbestandteile für ein ehemaliges Vorstandsmitglied der TRATON SE. Die Verbindlichkeiten gegenüber weiteren, nicht der TRATON GROUP angehörenden Tochterunternehmen und Beteiligungen der Volkswagen AG beziehen sich im Wesentlichen auf Verbindlichkeiten gegenüber der Volkswagen Financial Services. Der Rückgang dieser Verbindlichkeiten geht hauptsächlich auf das im folgenden Abschnitt erläuterte Darlehen mit der Volkswagen International Luxemburg S.A., Strassen/Luxemburg (Volkswagen International Luxemburg) zurück.

Im November 2020 hat die TRATON SE zur Finanzierung des US-Dollar-Kaufpreises der nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien an der Navistar International Corporation einen Kredit in Höhe von 3.300 Mio € bei der Volkswagen International Luxemburg mit einer Laufzeit von bis zu 30 Monaten aufgenommen. Die Finanzierungsbedingungen waren marktüblich. Der Kredit wurde im Mai 2021 auf 2.750 Mio € reduziert und zum Erwerbszeitpunkt voll gezogen und in drei Tranchen im Oktober 2021, November 2021 und März 2022 durch Bankfinanzierungen vollständig zurückbezahlt. Darüber hinaus wurde im 1. Halbjahr ein neues Darlehen zu marktüblichen Konditionen in Höhe von 500 Mio € (1.050 Mio €) bei der Volkswagen International Luxemburg aufgenommen.

Im Geschäftsjahr 2022 beliefen sich die Forderungsverkäufe an nicht der TRATON GROUP angehörende Tochterunternehmen der Volkswagen AG auf 1.251 Mio € (1.023 Mio €). Es handelt sich hierbei um das Volumen der Forderungen, die im jeweiligen Berichtszeitraum übertragen und ausgebucht wurden. Die Kundenverbindlichkeiten gegenüber Volkswagen Financial Services sind durch branchenübliche Rückkaufgarantien gedeckt, siehe Anhangsangabe **„42. Eventualverbindlichkeiten und Haftungsverhältnisse“**.

Das Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einer erfolgsabhängigen Tantieme mit einem einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener vierjähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung). Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellt waren, gilt das Vorstandsvergütungssystem bis zu einer Vertragsverlängerung mit der Maßgabe, dass der Performance-Share-Plan weiterhin eine dreijährige Laufzeit hat. Dasselbe gilt für Tranchen des Performance-Share-Plans, die für Geschäftsjahre vor dem Beginn des 1. Januar 2021 gewährt wurden.

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhalten die Vorstandsmitglieder, die zum 17. Januar 2019 Vorstandsmitglieder waren, für die ersten beiden Tranchen (Tranche 2019 – 2021 und Tranche 2020 – 2022) des Performance-Share-Plans Abschlagszahlungen in Höhe von 80 % ihres Zielbetrags. Zum 31. Dezember 2022 besteht daraus eine Forderung von 1 Mio € (1 Mio €) gegenüber den amtierenden Vorstandsmitgliedern für die Tranche 2020 – 2022. Zum 31. Dezember 2022 hat eine Tochtergesellschaft der TRATON SE einen marktüblich verzinsten und besicherten Kredit an ein Vorstandsmitglied der TRATON SE vergeben, der in der Anhangsangabe **„46. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB“** beschrieben ist.

Die Verpflichtungen gegenüber den amtierenden Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern enthalten ausstehende Salden für die Vergütung des Aufsichtsrats, für die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares sowie für die variable Vergütung in Höhe von 7 Mio € (3 Mio €, Vorjahreswert angepasst). Am 31. Dezember 2022 betragen die Pensionsrückstellungen für die amtierenden Vorstandsmitglieder 2 Mio € (1 Mio €).

Für Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE wurden im Geschäftsjahr 2022 folgende Aufwendungen, für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst.

in Mio €	2022	2021
Kurzfristig fällige Leistungen	11	9
Leistungen auf Basis von Performance Shares	1	8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3	3
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	19
	16	39

Die bei der TRATON SE oder bei anderen Unternehmen der TRATON GROUP angestellten Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats erhalten darüber hinaus ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags. Dieses richtet sich – soweit es sich um Mitglieder von deutschen Betriebsräten handelt – nach den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes.

Die Leistungen auf Basis von Performance Shares enthalten die Aufwendungen für die den Vorstandsmitgliedern im Rahmen des ab 2019 geltenden Vergütungssystems gewährten Performance Shares.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zuführungen zu Pensionsrückstellungen, die Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne sowie abhängig vom Sozialversicherungssystem die Beiträge zum schwedischen Rentensystem für aktive Vorstandsmitglieder.

46. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 314 HGB

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 15 Mio € (12 Mio €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt 272.166 (263.213) Performance Shares zugeteilt, deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 5 Mio € (6 Mio €) belief.

Die den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans gewährten Vorschüsse belaufen sich zum 31. Dezember 2022 auf – Mio € (1 Mio €). Die ausstehenden Vorschüsse auf die Tranche 2020-2022 des Performance-Share-Plans beliefen sich zum 31. Dezember 2022 auf 1 Mio € (1 Mio €). Im Geschäftsjahr 2022 wurden insgesamt – Mio € (1 Mio €) der den Vorstandsmitgliedern gezahlten Vorschüsse mit der Auszahlung des Performance-Share-Plans verrechnet. Weiterhin war zum 31. Dezember 2022 ein Kredit in Höhe von 3 Mio € (3 Mio €) ausstehend, das im Jahr 2021 an ein Vorstandsmitglied vergeben wurde.

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden – Mio € (19 Mio €) im Geschäftsjahr 2022 gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 9 Mio € (8 Mio €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 2 Mio € (2 Mio €).

47. Honorare für den Abschlussprüfer des Konzernabschlusses

Die im Geschäftsjahr berechneten Honorare für Tätigkeiten des Konzernabschlussprüfers Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) in Deutschland sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio €	2022	2021
Abschlussprüfung	3	3
Andere Bestätigungsleistungen	0	1
Steuerberatungsleistungen	0	1
Honoraraufwand	3	5

Der überwiegende Teil des Honorars für den Abschlussprüfer entfiel 2022 auf die Prüfung des Konzernabschlusses der TRATON SE und der Jahresabschlüsse von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews der Zwischenabschlüsse der TRATON SE und der deutschen Konzerngesellschaften.

48. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2022 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben. Die Entsprechenserklärung ist in der „**Erklärung zur Unternehmensführung**“ als gesonderter Teil des Zusammengefassten Lageberichts enthalten sowie auf der Internetseite der TRATON SE www.traton.com veröffentlicht.

49. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die geplante Veräußerung von Scania Finance Russland wurde am 17. Januar 2023 nach Erhalt aller behördlichen Genehmigungen abgeschlossen. Der Verkaufserlös belief sich auf 400 Mio €. Darüber hinaus hat Scania Finance Russland ein negatives Kumuliertes Sonstiges Ergebnis aus Währungsumrechnungseffekten in Höhe von 108 Mio €, das im Jahr 2023 in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert wird. Weitere Informationen zur Veräußerung finden sich in Anhangsangabe „**9. Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**“.

Die TRATON GROUP hat am 18. Januar 2023 eine festverzinsliche Anleihe in Höhe von 300 Mio € mit einer Laufzeit von zwei Jahren unter dem 12.000 Mio € European-Medium-Term-Notes-Programm begeben.

50. Mitglieder des Vorstands und deren Mandate

Christian Levin

Lidingö/Schweden,

Vorsitzender des Vorstands

- 2 MAN Truck & Bus SE (Vors.)
- 4 Navistar International Corporation, USA
Scania Growth Capital AB, Schweden
Scania Growth Capital II AB, Schweden
TRATON Financial Services AB, Schweden (Vors.)
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien (Vors.)

Mathias Carlbaum

Hinsdale/USA,

Mitglied des Vorstands

Antonio Roberto Cortes

São Paulo-Indianópolis/Brasilien,

Mitglied des Vorstands

- 3 Santa Joana Medical Group, Brasilien
- 4 Volkswagen Participações Ltda., Brasilien

Annette Danielski

Leinfelden-Echterdingen,

Mitglied des Vorstands

- 1 Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH
- 2 MAN Truck & Bus SE
- 4 Navistar International Corporation, USA
Scania AB, Schweden (Vors.)
Scania CV AB, Schweden (Vors.)
TRATON Financial Services AB, Schweden (Vors.)
TRATON Sweden AB, Schweden
TRATON Treasury AB, Schweden (Vors.)
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., Brasilien

Bernd Osterloh

Wolfsburg, Fallersleben,

Mitglied des Vorstands

- 1 Autostadt GmbH
Volkswagen Group Services GmbH
- 3 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH

Alexander Vlaskamp

Starnberg,

Mitglied des Vorstands

- 2 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (Vors.)
- 3 Sinotruk (Hong Kong) Ltd., China

Stand: 31. Dezember 2022

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, Konzernmandate
- 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
- 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien, Konzernmandate

51. Mitglieder des Aufsichtsrats und deren Mandate

Hans Dieter Pötsch

Wolfsburg,

Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE und
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Volkswagen AG

Vorsitzender des Aufsichtsrats

- 1 Bertelsmann SE & Co. KGaA
Bertelsmann Management SE
- 2 Volkswagen AG (Vors.)
AUDI AG
Wolfsburg AG
Autostadt GmbH
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- 4 Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Österreich (Vors.)
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich (Vors.)
Porsche Retail GmbH, Österreich (Vors.)
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (stellv. Vors.)

Michael Lyngsie*

Gnesta/Schweden,

Vorsitzender der IF Metall (Gewerkschaft in Schweden) bei Scania

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

- 3 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Torsten Bechstädt*

Helmstedt,

Leiter AR-Angelegenheiten der Vorsitzenden des
Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

Mari Carlquist*

Södertälje/Schweden,

Vertreterin der PTK (Privattjänstemannakartellen, Gewerkschaftsbund in Schweden)
bei Scania

- 3 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Daniela Cavallo*

Wolfsburg,

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

- 1 Volkswagen AG
Volkswagen Financial Services AG (stellv. Vors.)
Wolfsburg AG
Volkswagen Group Services GmbH
PowerCo SE (stellv. Vorsitzende)
- 3 Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Österreich
Skoda Auto a.s., Tschechien
SEAT, S.A., Spanien
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH
Allianz für die Region GmbH
Brose Sitech Sp. z o.o.

Dr. Manfred Döss*Mülheim,*

Mitglied des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE und der Volkswagen AG

- 2 Audi AG (Vors.)
- 4 Mitglied im Aufsichtsrat der Grizzlys Wolfsburg GmbH

Jürgen Kerner**Frankfurt,*

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied der IG Metall

- 1 MAN Truck & Bus SE (stellv. Vors.)
Premium Aerotec GmbH (stellv. Vors.)
thyssenkrupp AG (stellv. Vors.)
Siemens AG
Siemens Energy AG

Gunnar Kilian*Lehre,*

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

Mitglied des Markenvorstands Volkswagen PKW

- 2 Wolfsburg AG (Vors.)
Autostadt GmbH (Vors.)
Volkswagen Group Services GmbH (Vors.)
MAN Energy Solutions SE (Vors.)
MAN Truck & Bus SE
AUDI AG
PowerCo SE
- 4 Volkswagen Immobilien GmbH (Vors.)
Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
Allianz für die Region GmbH
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., China

Dr. Albert X. Kirchmann*Lindau, Bodolz,*

Chief Executive Advisor

- 3 MAN Truck & Bus SE
MCE Bank GmbH
Stremler AG (stellv. Vors.)

Dr. Julia Kuhn-Piëch

Salzburg/Österreich,
Immobilienmanagerin

- 1 MAN Truck & Bus SE
AUDI AG
- 3 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Lisa Lorentzon*

Huddinge/Schweden,
Vorsitzende der Gewerkschaften für Hochschulabsolventen bei Scania

- 3 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Bo Luthin*

Södertälje/Schweden,
Direktor für Arbeitssicherheit bei Scania Södertälje und Koordinator für IF Metall
(Gewerkschaft in Schweden)

Nina Macpherson

Stocksund/Schweden,
Mitglied des Board of Directors der Scania AB

- 3 M&K Industrials AB, Schweden (Stellv. Mitglied)
Netel Group AB, Schweden
Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden
Scandinavian Enviro Systems AB, Schweden

Dr. Dr. Christian Porsche

Salzburg/Österreich,
Facharzt für Neurologie

- 1 MAN Truck & Bus SE
- 3 Scania AB, Schweden
Scania CV AB, Schweden

Dr. Wolf-Michael Schmid

Helmstedt,
Unternehmer (Geschäftsführer der Schmid Gruppe)

- 1 BRW AG (Vors.)

Karina Schnur*

Reichertshofen,
Vorsitzende des SE-Betriebsrats sowie Konzernbetriebsratsvorsitzende der TRATON SE
Vorsitzende des SE-Betriebsrats sowie des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der
MAN Truck & Bus SE
Vorsitzende des Betriebsrats MAN Truck & Bus SE München

- 1 MAN Truck & Bus SE

Josef Sedlmaier*

(seit 31. Dezember 2022)
Weichs,
Betriebsratsvorsitzender TRATON SE

Markus Wansch**Schwabach,*

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE und
Vorsitzender des Betriebsrats der MAN Truck & Bus SE, Werk Nürnberg

- 1 MAN Truck & Bus SE
-

Frank Witter*Braunschweig,*

ehem. Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

- 1 Deutsche Bank AG
3 VfL Wolfsburg-Fußball GmbH (Vors.)
CGI Inc., Kanada
-

Steffen Zieger**(bis 30. Dezember 2022)**Leipzig,*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH

- 1 MAN Truck & Bus Deutschland GmbH (stellv. Vors.)
-

* von der Belegschaft gewählt

Stand: 31. Dezember 2022 bzw. Datum des Ausscheidens

- 1 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- 2 Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten,
Konzernmandate
- 3 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
- 4 Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien,
Konzernmandate

52. Ausschüsse des Aufsichtsrats*(Stand: 31.12.2022)***Präsidium**

Hans Dieter Pötsch (Vors.)
Michael Lyngsie (stellv. Vors.)
Daniela Cavallo
Jürgen Kerner
Gunnar Kilian
Dr. Dr. Christian Porsche

Prüfungsausschuss

Frank Witter (Vors.)
Torsten Bechstädt (stellv. Vors.)
Dr. Julia Kuhn-Piëch
Lisa Lorentzon
Nina Macpherson
Karina Schnur

Nominierungsausschuss

Hans Dieter Pötsch
Gunnar Kilian
Dr. Dr. Christian Porsche

53. Anteilsbesitzliste

ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
I. MUTTERUNTERNEHMEN							
TRATON SE, München							
II. TOCHTERUNTERNEHMEN							
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften							
1. Inland							
KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR		94,00	38.087	765		2021
LOTS Germany GmbH, Koblenz	EUR		100,00	-	-	4) 6)	2022
M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR		100,00	1.039	-	1)	2022
MAN Brand GmbH & Co. KG, Grünwald	EUR		100,00	21	4	4)	2021
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR		100,00	44.668	-	1)	2022
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München	EUR		100,00	665	47		2021
MAN Marken GmbH, München	EUR		100,00	27	-		2021
MAN Service und Support GmbH, München	EUR		100,00	25	-	1)	2022
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR		100,00	130.934	-	1)	2022
MAN Truck & Bus SE, München	EUR		100,00	564.841	-	1) 11)	2022
Navistar Europe GmbH, Nürnberg	EUR		100,00	604	18		2021
Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR		100,00	66.295	-	1)	2021
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, Koblenz	EUR		100,00	45.791	-	1)	2022
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		100,00	62.913	-	1)	2021
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		100,00	15.183	-	1)	2021
Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz	EUR		100,00	1.133	204		2021
SCANIA Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR		100,00	21.756	-	1)	2022
TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	5.124	4.008		2021
TB Digital Services GmbH, München	EUR		100,00	25	-	1) 11)	2022
TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	18.100	505		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
2. Ausland							
AB Dure, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	1.440	-	5)	2021
AB Folkvagn, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	1.440	-	5)	2021
AB Scania-Vabis, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	100	-	5)	2021
Ainax AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	120	-	5)	2021
Bilmetro AB, Gävle	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB, Gävle	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
Blue Diamond Parts LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	11.705	41.131		2021
Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion	ZAR	18,0795	70,00	20.391	5.598		2021
Chicago International Trucks - Chicago, LLC, Chicago/IL	USD	1,0677	100,00	-5.793	-	5)	2021
Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos	BRL	5,6444	99,98	394.577	90.209		2021
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	18.683	-	1)	2021
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	53.892	-	1)	2021
Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	43.067	-	1)	2021
Ferruform AB, Luleå	SEK	11,0787	100,00	71.567	-1.372		2021
Griffin Automotive Ltd., Road Town	TWD	32,7048	100,00	2.115.174	449.784		2021
Griffin Lux S.à r.l., Luxemburg	EUR		-	-	-	12)	2021
Harbour Assurance Company of Bermuda Ltd., Hamilton	BMD	1,1320	100,00	26.251	3.634		2021
HTD I Oskarshamn AB, Oskarshamn	SEK	11,0787	100,00	-	-		2021
IC Bus LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	919.350	30.036		2021
IC Bus of Oklahoma, LLC, Tulsa/OK	USD	1,0677	100,00	-	-	3)	2021
International DealCor Operations, Ltd., George Town	KYD	0,9396	100,00	56.787	-		2021
International Engine Intellectual Property Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	501.939	199		2021
International of Mexico Holding Corporation LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	403.740	-130.973		2021
International Parts Distribution S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879	100,00	434.487	269.254		2021
International Truck and Engine Corporation Cayman Islands Holding Company, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	623.249	2.783		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
International Truck and Engine Corporation U.S. Holding Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	92	0		2021
International Truck and Engine Investments Corp., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	-47.308	-764		2021
International Truck and Engine Overseas Corp., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	-10.124	-		2021
International Truck Intellectual Property Company, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	985.352	-836		2021
International Truck Leasing Corp., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	4.749	-31		2021
Italscania S.p.A., Trento	EUR		100,00	58.256	35.022		2021
Kai Tak Holding AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	120	-	5)	2021
Laxå Specialvehicles AB, Laxå	SEK	11,0787	100,00	119.039	21.680		2021
LKW Komponenten s.r.o., Bánovce nad Bebravou	EUR		100,00	9.828	-1.487		2021
LOTS Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600	100,00	-	-	4)	2021
LOTS Group AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	416.417	-449		2021
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444	100,00	87.464	-3.312		2021
Lots Logistics (Guangxi) Co. Ltd., Beihai	CNY	7,3661	100,00	1.610	1.381		2021
LOTS SPV USA LLC, Wilmington/DE	USD	1,0677	70,00	-	-	4)	2021
LOTS Ventures Canada Inc., Vancouver/BC	CAD	1,4440	80,00	-	-		2021
LOTS Ventures USA Inc., Wilmington/DE	USD	1,0677	100,00	-	-		2021
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB, Södertälje	SEK	11,0787	80,00	27.033	3.945		2021
MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0795	100,00	991.829	65.101		2021
MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice	PLN	4,6860	100,00	888.558	71.718		2021
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach/FL	USD	1,0677	100,00	103.856	9.473		2021
MAN Finance and Holding S.A., Strassen	EUR		100,00	2.235.963	-602.794		2021
MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropygos	EUR		100,00	2.629	451		2018
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	HUF	400,3900	100,00	6.680.813	952.754		2021
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	TRY	19,9852	100,00	522.790	183.321		2021
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Wien	EUR		100,00	29.647	2.291		2021
MAN Shared Services Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,6860	100,00	13.161	2.938		2021
MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin	KRW	1.338,2950	100,00	12.082.153	-252.223		2021
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	4,7032	100,00	52.314	-1.640		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	24,1450	100,00	1.237.607	11.933		2021
MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve	DKK	7,4369	100,00	140.033	17.722		2021
MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry	EUR		100,00	85.761	11.626		2021
MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada	EUR		100,00	118.040	8.980		2021
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca	EUR		100,00	31.914	3.788		2021
MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai	AED	3,9213	100,00	53.206	953		2021
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem	EUR		100,00	28.286	1.268		2021
MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog	NOK	10,5047	100,00	132.552	7.001		2021
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860	100,00	59.056	16.665		2021
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon	EUR		100,00	5.114	833		2021
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	0,9852	100,00	29.383	1.647		2021
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		100,00	10.838	838		2021
MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	13.714	1.382		2021
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	100,00	71.925	-580		2021
MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon	GBP	0,8868	100,00	102.985	3.508		2020
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien	EUR		100,00	252.355	4.429		2021
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,6860	100,00	1.309.332	113.695		2021
MAN Türkiye A.S., Ankara	TRY	19,9852	99,99	2.550.271	969.272		2021
Metrobus AB, Gävle	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
MW-Hallen Restaurang AB, Södertälje	SEK	11,0787	1,00	1.993	-34		2021
N.W.S. S.r.l., in Liquidation, Trento	EUR		52,50	21	-3	2)	2021
Navistar (Shanghai) Trading Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	24.637	1.128		2021
Navistar Aftermarket Products, Inc., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	31.185	-5		2021
Navistar Auspac Pty. Ltd., Tullamarine	AUD	1,5706	100,00	1.732	-33		2021
Navistar Big Bore Diesels, LLC, Huntsville/AL	USD	1,0677	100,00	-43.853	4.696		2021
Navistar Canada, ULC, Halifax/NS	CAD	1,4440	100,00	-76.190	42.905		2021
Navistar Comercial S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879	100,00	274.270	20.008		2021
Navistar Delaware Holdings, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	25.000	-		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Navistar Diesel of Alabama, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	90.140	-252		2021
Navistar Financial Corporation, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	360.729	-954		2021
Navistar Financial Dealer Note Master Owner Trust II, Wilmington/DE	USD	1,0677	-	-	-	12)	2021
Navistar Financial Securities Corp., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	59.414	-146		2021
Navistar Financial, S.A. de C.V. SOFOM E.R., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879	100,00	5.263.656	540.808		2021
Navistar Global Operations Corp., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	-	-		2020
Navistar Hong Kong Holding Company Ltd., Hongkong	HKD	8,3210	100,00	4.226	-146		2021
Navistar International B.V., Amsterdam	EUR		100,00	364.317	-2.188		2021
Navistar International Corporation, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	3.314.653	-24.883		2021
Navistar International Employee Leasing Company, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	6.497	500		2021
Navistar International Holdings B.V., Amsterdam	EUR		100,00	21.943	-51		2021
Navistar International Mexico, S. de R.L. de C.V., Escobedo	MXN	20,8879	100,00	2.321.672	931.921		2021
Navistar International Pvt. Ltd., Pune	INR	88,1640	100,00	143.050	5.560	3)	2021
Navistar International Southern Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0795	100,00	-46.086	-46.502		2021
Navistar International Truck Mexico, S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879	100,00	2.320.906	931.713		2021
Navistar Leasing Company, Lisle/IL	USD	1,0677	-	-	-	12)	2021
Navistar Leasing Services Corp., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	36.159	3.058		2021
Navistar Mexico, S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	20,8879	100,00	3.623.755	1.123.428		2021
Navistar San Antonio Manufacturing LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	-26.202	-13.505		2021
Navistar, Inc., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	-7.592.402	3.237		2021
NC2 Brasil Industria e Comercio de Caminhoes Ltda., Canoas	BRL	5,6444	100,00	-5.707	-14		2021
NC2 Global LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	137.758	3.684		2021
NC2 Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg	EUR		100,00	-110.630	2.141	3)	2021
Norsk Scania AS, Oslo	NOK	10,5047	100,00	299.437	479.299		2021
Norsk Scania Eiendom AS, Oslo	NOK	10,5047	100,00	121.441	10.990		2021
OCC Technologies, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	-53.850	-5.929		2021
OOO Scania Finance, Moskau	RUB	76,2868	100,00	1.284.897	100.099		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
OOO Scania Leasing, Moskau	RUB	76,2868	100,00	5.440.818	2.645.481		2021
OOO Scania Peter, St. Petersburg	RUB	76,2868	100,00	266.660	76.268		2021
OOO Scania Strachovanie, Moskau	RUB	76,2868	100,00	134.772	63.567		2021
Parts and Service Ventures, Inc., Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	1.724	0		2021
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837	49,00	1.643	-244		2021
PT Scania Parts Indonesia, Balikpapan	IDR	16.621,4200	100,00	4.110	507		2020
Reliable Vehicles Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	2.500	-	5)	2021
Sågverket 6 AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	365	-299		2021
Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837	49,00	99.415	23.038		2021
Scanexpo International S.A., Montevideo	USD	1,0677	100,00	8.127	-62		2021
Scania (Hong Kong) Ltd., Hongkong	HKD	8,3210	100,00	66.079	27.671		2021
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	4,7032	100,00	49.681	-14.719		2021
Scania AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	18.143.909	6.000.003		2021
Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia	BRL	5,6444	99,99	84.791	34.738		2021
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	USD	1,0677	100,00	23.310.289	3.945.092		2021
Scania Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,5706	100,00	79.190	21.249		2021
Scania Banco S.A., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444	100,00	721.428	77.541		2021
Scania Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	14.747	20.494		2021
Scania BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	100,00	3.784	816		2021
Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone	BWP	13,6187	100,00	28.156	16.809		2020
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9560	100,00	19.714	9.975		2021
Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	1.029	-	5)	2021
Scania Bus Financing AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	100	-		2021
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	494,1400	100,00	907.288	-299		2021
Scania Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600	100,00	29.143.549	11.215.704		2021
Scania Colombia S.A.S., Bogotá	COP	5.179,5000	100,00	134.264.102	53.580.597		2021
Scania Comercial, S.A. de C.V., Querétaro	MXN	20,8879	100,00	495.474	-22.288		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	88,1640	100,00	-1.038.358	-247.195		2021
Scania Commercial Vehicles Renting S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	39.386	2.845		2021
Scania Commerciale S.p.A., Trento	EUR		100,00	10.313	1.229		2021
Scania Corretora de Seguros Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444	100,00	12.849	4.546		2021
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	4,7032	100,00	11.157	-4.480		2021
Scania Credit AB, Södertälje	EUR		100,00	1.410	-970		2021
Scania Credit Argentina S.A.U., Buenos Aires	ARS	188,7587	100,00	-	-	4)	2021
Scania Credit Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	HRK	7,5364	100,00	29.180	9.843		2021
Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla	RON	4,9483	100,00	66.316	10.766		2021
Scania Credit Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310	100,00	172	-125		2021
Scania Credit Solutions (T) Ltd., Daressalam	TZS	2.492,0150	100,00	-	-		2021
Scania Credit Solutions Pty Ltd., Aeroton	ZAR	18,0795	100,00	18.044	4.952		2021
Scania Credit Taiwan Ltd., New Taipei City	TWD	32,7048	100,00	7.638	4.752		2021
Scania Crna Gora d.o.o., Danilovgrad	EUR		100,00	136	-104		2021
Scania CV AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	45.305.344	697.040		2021
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,1450	100,00	697.307	458.325		2021
Scania Danmark A/S, Ishøj	DKK	7,4369	100,00	326.698	130.954		2021
Scania Danmark Ejendom ApS, Ishøj	DKK	7,4369	100,00	117.005	1.969		2021
Scania del Perú S.A., Lima	PEN	4,0439	100,00	66.472	29.937		2021
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	149.992	2.078		2021
Scania East Africa Ltd., Nairobi	KES	131,7000	100,00	-339.526	-		2020
Scania Eesti AS, Tallinn	EUR		100,00	9.762	2.868		2021
Scania Finance Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,5706	100,00	25.373	1.821		2021
Scania Finance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	18.439	1.743		2021
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9560	100,00	19.475	4.463		2021
Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600	100,00	10.369.822	8.006.423		2021
Scania Finance Colombia S.A.S., Bogotá	COP	5.179,5000	100,00	5.566.855	-188.093		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o., Prag	CZK	24,1450	100,00	873.724	106.109		2021
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR		100,00	61.466	5.606		2022
Scania Finance Great Britain Ltd., London	GBP	0,8868	100,00	115.949	15.762		2021
Scania Finance Hispania EFC S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	48.784	3.802		2021
Scania Finance Ireland Ltd., Dublin	EUR		100,00	12.520	1.497		2021
Scania Finance Italy S.p.A., Mailand	EUR		100,00	60.545	8.404		2021
Scania Finance Korea Ltd., Chung-Ang	KRW	1.338,2950	100,00	52.182.251	6.570.606		2021
Scania Finance Luxembourg S.A., Munsbach	EUR		100,00	118.948	-1.132		2021
Scania Finance Magyarország Zrt., Biatorbágy	HUF	400,3900	100,00	2.995.545	351.040		2021
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R., El Marqués	MXN	20,8879	100,00	-	-		2020
Scania Finance Nederland B.V., Breda	EUR		100,00	57.737	5.336	8)	2021
Scania Finance New Zealand Ltd., Auckland	NZD	1,6824	100,00	-	-	4)	2020
Scania Finance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860	100,00	235.951	36.170		2021
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9852	100,00	8.762	1.835		2021
Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec	EUR		100,00	14.096	1.063		2021
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	18,0795	100,00	742.433	122.996		2021
Scania Financial Leasing (China) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	156.481	-4.392		2021
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	1.592.385	364.199		2021
Scania France S.A.S., Angers	EUR		100,00	85.857	40.837		2021
Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	124.597	78.345		2021
Scania Griffin Sales & Services AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	-	-	5)	2021
Scania Group (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	36,8837	100,00	-223.364	-227.034		2020
Scania Growth Capital AB, Södertälje	SEK	11,0787	90,10	380.279	-149		2021
Scania Growth Capital II AB, Södertälje	SEK	11,0787	90,10	-	-	4) 6)	2022
Scania Hispania Holding S.L., San Fernando de Henares	EUR		100,00	39.352	14.495		2020
Scania Hispania S.A., San Fernando de Henares	EUR		100,00	26.204	18.226		2021
Scania Holding France S.A.S., Angers	EUR		100,00	82.949	22.386		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Holding Inc., Columbus/IN	USD	1,0677	100,00	1.621	-324		2021
Scania Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	HRK	7,5364	100,00	52.136	11.091		2021
Scania Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	400,3900	100,00	3.501.856	-		2021
Scania Industrial Maintenance AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	23.094	-9.908		2021
Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis	EUR		100,00	-	-	9)	2021
Scania Insurance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860	100,00	3.315	3.231		2021
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Vialonga	EUR		100,00	487	-3		2020
Scania IT AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	117.162	-10		2021
Scania IT France S.A.S., Angers	EUR		100,00	207	101		2021
Scania IT Nederland B.V., Zwolle	EUR		100,00	849	179		2020
Scania Japan Ltd., Tokio	JPY	140,6650	100,00	-508.608	-70.251		2021
Scania Korea Group Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950	100,00	73.137.674	44.129.342		2021
Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444	100,00	3.662.872	1.582.634		2021
Scania Latvia SIA, Riga	EUR		100,00	11.338	4.096		2021
Scania Leasing BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	100,00	-	-	4) 6)	2022
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	7.593	714		2021
Scania Leasing Ltd., Dublin	EUR		100,00	0	-	5)	2021
Scania Leasing Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	13.949	872		2021
Scania Leasing RS d.o.o., Krnješevci	RSD	117,3000	100,00	147.172	45.677		2021
Scania Lizing Kft., Biatorbágy	HUF	400,3900	100,00	411.792	12.131		2021
Scania Locacao Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444	100,00	-	-	4) 6)	2022
Scania Location S.A.S., Angers	EUR		100,00	6.128	462		2021
Scania Logistics Netherlands B.V., Zwolle	EUR		100,00	6.118	1.685		2021
Scania Luxembourg S.A., Munsbach	EUR		100,00	-	841		2019
Scania Makedonija d.o.o.e.l., Ilinden	MKD	61,6000	100,00	11.230	395		2021
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	36,8837	100,00	-439.561	-486.322		2020
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	11,1574	100,00	187.138	39.917		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Middle East FZE, Dubai	AED	3,9213	100,00	20.887	9.308		2021
Scania Milano S.p.A., Lainate	EUR		100,00	7.355	2.214		2021
Scania Moçambique, S.A., Beira	MZN	68,4600	100,00	24.177	8.658		2021
Scania Namibia (Pty) Ltd., Windhoek	NAD	18,0735	100,00	37.779	12.640		2021
Scania Nederland B.V., Breda	EUR		100,00	139.249	29.548		2021
Scania New Zealand Ltd., Wellington	NZD	1,6824	100,00	31.130	149		2021
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	2.400	-	5)	2021
Scania Österreich Ges.m.b.H., Brunn am Gebirge	EUR		100,00	39.218	21.337		2021
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	18.585	-5		2021
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	71.631	-		2021
Scania Polska S.A., Nadarzyn	PLN	4,6860	100,00	222.507	158.937		2021
Scania Portugal, Unipessoal Lda., Santa Iria de Azóia	EUR		100,00	11.378	4.270		2021
Scania Power Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,6860	100,00	-382	-374		2021
Scania Production (China) Co., Ltd., Rugao	CNY	7,3661	100,00	307.057	-72.334		2020
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR		100,00	30.660	3.225		2021
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR		100,00	22.971	2.158		2020
Scania Production Slupsk S.A., Slupsk	PLN	4,6860	100,00	49.325	6.440		2021
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR		100,00	57.789	6.186		2020
Scania Properties Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	501	-	5)	2021
Scania Real Estate (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	8.056	694		2021
Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		100,00	4.035	1.359		2021
Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9560	100,00	-33	-11		2021
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,1450	100,00	116.308	17.611		2021
Scania Real Estate Finland Oy, Helsinki	EUR		100,00	18.319	826		2021
Scania Real Estate France S.A.S., Angers	EUR		100,00	4.531	224		2021
Scania Real Estate Hispania S.L., San Fernando de Henares	EUR		100,00	1.373	478		2021
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l., Munsbach	EUR		100,00	-	323		2020



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania Real Estate Holding Oy, Helsinki	EUR		100,00	5.495	-15		2021
Scania Real Estate Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210	100,00	46	-	5)	2021
Scania Real Estate Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	400,3900	100,00	1.030.701	132.305		2021
Scania Real Estate Kenya Ltd., Nairobi	KES	131,7000	100,00	183.783	-11.579		2020
Scania Real Estate Lund AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	102	2		2021
Scania Real Estate Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		100,00	13.276	5.339		2021
Scania Real Estate Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860	100,00	73.186	6.943		2021
Scania Real Estate Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483	100,00	7.519	1.044		2021
Scania Real Estate Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9852	100,00	3.861	2.347		2021
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	933.696	59.564	1)	2021
Scania Real Estate Slovakia s.r.o., Senec	EUR		100,00	4.367	504		2021
Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda	EUR		100,00	15.165	2.464		2021
Scania Rent Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483	100,00	14.328	5.925		2021
Scania Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483	100,00	33.871	20.196		2021
Scania Sales (China) Co., Ltd., Peking	SEK	11,0787	100,00	117.370	3.560		2021
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou	CNY	7,3661	100,00	-26.785	-10.268		2021
Scania Sales and Services AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	16.682.100	1.797.003		2021
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9852	100,00	29.261	26.106		2021
Scania Senegal S.U.A.R.L., Dakar	XOF	655,9570	100,00	-35.909	-71.427		2021
Scania Services del Perú S.A., Lima	PEN	4,0439	100,00	35.813	15.225		2021
Scania Servicii Asigurari S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483	100,00	2.458	96		2021
Scania Servicios, S.A. de C.V., El Marqués	MXN	20,8879	100,00	137	-16		2021
Scania Siam Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837	99,99	483.163	29.201		2021
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837	100,00	347.585	20.032		2021
Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310	100,00	7.762	2.150		2021
Scania Slovakia s.r.o., Senec	EUR		100,00	12.513	5.489		2021
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		100,00	15.871	3.352		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Scania South Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	18,0795	100,00	860.530	335.301		2021
Scania Srbija d.o.o., Krnješevci	RSD	117,3000	100,00	504.647	195.754		2021
Scania Suomi Oy, Helsinki	EUR		100,00	34.910	21.811		2021
Scania Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	533.576	27.867		2021
Scania Sverige Bussar AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	42.966	-	5)	2021
Scania Tanzania Ltd., Dar-es-Salaam	TZS	2.492,0150	100,00	3.158.164	2.974.981		2021
Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837	99,99	120.080	-2.676		2020
Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	3.248	-24		2021
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	74.029.041	146.487		2021
Scania Trucks & Buses AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	79.989	780		2021
Scania USA Inc., San Antonio/TX	USD	1,0677	100,00	13.074	1.850		2021
Scania West Africa Ltd., Accra	GHS	10,8906	100,00	11.362	-9.968		2019
Scania-Kringlan AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	6.000	-	5)	2021
Scania-Vabis 118 AB, Värnamo	SEK	11,0787	100,00	1.979	-		2021
Scanlink Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	1.956	-	5)	2021
Scanrent - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		100,00	12.599	1.513		2021
Scantruck Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	1.671	-	5)	2021
SLA Treasury Spain S.L., Barcelona	EUR		100,00	-	-		2021
Södertälje Bilkredit AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	100	-	5)	2021
SOE Busproduction Finland Oy, Lahti	EUR		100,00	4.741	1.168		2019
Southway Scania Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	1.170	-	5)	2021
SST Sustainable Transport Solutions India Pvt. Ltd., Nagpur	INR	88,1640	99,99	44.057	2.777		2021
Tachy Experts S.A.S., Angers	EUR		100,00	152	72		2021
TOV Donbas-Scan-Service, Makijivka	EUR		100,00	10.994	-6.531		2021
TOV Kyiv-Scan, Kiew	EUR		100,00	12.654	-50		2021
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiew	UAH	39,2396	100,00	322.678	41.469		2021
TOV Scania Credit Ukraine, Kiew	UAH	39,2396	100,00	236.970	69.041		2021
TOV Scania Ukraine, Kiew	EUR		100,00	187.506	82.639		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
TOV Scania-Lviv, Lwiv	EUR		100,00	32.756	257		2021
Transproteccion Agente de Seguros S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879	100,00	50.522	17.748		2021
TRATON AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	15.332	3.434		2021
TRATON Finance & Services AS, Tallinn	EUR		100,00	-	-	4) 6)	2022
TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen	EUR		100,00	44.724	-5.306		2021
TRATON Financial Services Aktiebolag, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	360.878	91.608		2021
TRATON International S.A., Strassen	EUR		100,00	1.882.171	-520		2021
TRATON Sweden AB, Södertälje	EUR		100,00	25	-		2021
TRATON US, LLC, Wilmington/DE	EUR		100,00	1.474.103	-15.671		2021
UAB Scania Lietuva, Vilnius	EUR		100,00	11.123	3.449		2021
Union Trucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	573	-	5)	2021
Uppsala Danmark-Säby 8:1 AB, Gävle	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
UTP Holdings, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	118.755	3.417	3)	2021
Vabis Bilverkstad AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	101	-	5)	2021
Vabis Försäkringsaktiebolag, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	198.030	-1.439		2021
Vindbron Arendal AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	13.356	-389		2021
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,6444	100,00	2.626.625	-328.306		2021
Volkswagen Truck & Bus México S.A. de C.V., El Marqués	MXN	20,8879	100,00	-1.331.442	-216.768		2021
Westrucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868	100,00	336	-	5)	2021
Workhorse International Holding Company, Lisle/IL	USD	1,0677	100,00	-1.045	23		2021
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften							
1. Inland							
LoadFox GmbH, München	EUR		100,00	-3.221	151		2021
LoadFox Transport Solutions GmbH, München	EUR		100,00	-	-	4) 6)	2022
MAN Brand Management GmbH, Grünwald	EUR		100,00	25	-	1)	2022
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München	EUR		100,00	1.307	37		2021
MAN HR Services GmbH, München	EUR		100,00	480	-	1)	2022



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
MAN Personal Services GmbH, Dachau	EUR		100,00	25	-	1)	2022
MAN Zweite Beteiligungs GmbH, München	EUR		100,00	-	-	7)	2022
MAN-Unterstützungskasse GmbH, München	EUR		100,00	397	50		2021
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal	EUR		100,00	1.418	429		2021
TRATON Beteiligungsverwaltungs GmbH, München	EUR		100,00	-	-	4) 7)	2022
TRATON Dritte Beteiligungs GmbH, München	EUR		100,00	-	-	7)	2022
Unterstützungseinrichtung VGW GmbH, München	EUR		100,00	211	-32		2021
2. Ausland							
Arver Lastbilar AB, Örebro	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
Beech's Garage (1983) Ltd., Belper	GBP	0,8868	100,00	-	-	5)	2021
Bellwether Forest Products, LLC, Camden/SC	USD	1,0677	100,00	-	-		2021
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8868	100,00	757	-	5)	2021
ERF Ltd., Swindon	GBP	0,8868	100,00	-	-	5)	2021
Fastighetsbolaget Bärgningsbilen 2 Örebro AB, Stockholm	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
Fastighetsbolaget Fluoret AB, Stockholm	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
Fastighetsbolaget Gilltuna Västerås AB, Stockholm	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
HRVS Group Ltd., Belper	GBP	0,8868	100,00	-	-	5)	2021
HRVS Rentals Ltd., Belper	GBP	0,8868	100,00	-	-	5)	2021
Lauken S.A., Montevideo	UYU	42,6710	100,00	-	-	5)	2021
MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., in Liquidation, Olifantsfontein	ZAR	18,0795	100,00	-	-1.775	2) 5)	2017
MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	18,0795	100,00	0	-	2) 5)	2018
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	18,0795	100,00	-	-68.539	2) 5)	2017
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837	99,99	155.319	12.213		2021
MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune	INR	88,1640	99,99	3.330.160	133.140		2021
MAN Truck and Bus Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210	100,00	13.587	4.428		2021
OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg	RUB	76,2868	100,00	891.492	106.364		2021
OOO Truck Production RUS, St. Petersburg	RUB	76,2868	100,00	122.551	687		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
Re-MAN Parts Ltd., in Liquidation, Belper	GBP	0,8868	100,00	-	-	2) 5)	2021
Rio Soluções Digitais Ltda., São Paulo	BRL	5,6444	99,99	10	-		2021
S.A. Trucks Ltd., in Liquidation, Bristol	GBP	0,8868	100,00	1	-	2) 5)	2018
Scanexpo S.A., Montevideo	UYU	42,6710	100,00	-	-	5)	2021
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VES	18,4254	100,00	1.350.641	1.065.177		2021
Scania Finance Israel Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562	100,00	1.000	-		2021
Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen	DKK	7,4369	100,00	290	23		2021
Stop 134 AB, Stockholm	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
TRATON Charging Solutions AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	12.615	11.672		2021
TRATON Treasury AB, Södertälje	SEK	11,0787	100,00	-	-	4) 6)	2022
TRATON, LLC, Herndon/VA	USD	1,0677	100,00	1.277	170		2021
Vita Cjuteriets Fastighetsbolag AB, Stockholm	SEK	11,0787	100,00	-	-	7)	2022
Volkswagen Caminhões e Ônibus Comércio e Serviços Ltda., Limeira	BRL	5,6444	100,00	10	-		2021
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN							
A. At Equity bewertete Unternehmen							
1. Inland							
2. Ausland							
Commercial Vehicle Charging Europe B.V, Amsterdam	EUR		33,33	-	-	4) 6)	2022
Cummins-Scania XPI Manufacturing, LLC, Columbus/IN	USD	1,0677	50,00	145.935	8.882		2020
Oppland Tungbilservice A/S, Fagernes	NOK	10,5047	50,00	8.452	2.751		2021
Tynset Diesel A/S, Tynset	NOK	10,5047	50,00	5.519	679		2021
B. At Cost bewertete Unternehmen							
1. Inland							
HINO & TRATON Global Procurement GmbH, München	EUR		51,00	494	169		2021
2. Ausland							
AMEXCI AB, Karlskoga	SEK	11,0787	9,10	37.455	-22.568		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN							
A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen							
1. Inland							
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München	EUR		49,00	61.709	6.441		2021
sennder Technologies GmbH, Berlin	EUR		13,69	78.007	-9.061		2019
Telematics Solutions GmbH, Berlin	EUR		46,73	2	0		2020
2. Ausland							
BITS DATA i Södertälje AB, Södertälje	SEK	11,0787	33,00	15.012	456		2021
ScaValencia, S.A., Ribarroja del Turia	EUR		26,00	13.257	1.513		2021
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong	CNY	7,3661	25,00	42.768.087	4.709.462	8) 10)	2021
UZ Truck and Bus Motors, LLC, Samarkand	UZS	12.008,2250	32,89	303.075.240	23.148.518		2020
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen							
1. Inland							
bex technologies GmbH, Stuttgart	EUR		32,55	-	-	7)	2022
Scantinel Photonics GmbH, Ulm	EUR		47,14	-	-		2021
2. Ausland							
Corebon AB, Arlöv	SEK	11,0787	24,20	56.569	-58.027		2021
Innokraft AB, Sundsvall	SEK	11,0787	46,00	4.483	-		2020
Magnum Power Products, LLC, Franklin/IN	USD	1,0677	30,00	31.185	-5		2021
Maudlin International Parts and Services of Palm Bay, LLC, Lisle/IL	USD	1,0677	49,00	139	-329		2021
Newstream Enterprises, LLC, Springfield/MO	USD	1,0677	49,00	6.769	3.208		2021
Parcelly Limited, London	GBP	0,8868	33,40	-	-	7)	2022
Roboyo Midco Limited, Stockholm	SEK	11,0787	15,83	26.292	3.981		2020
SIB Solutions AB, Lund	SEK	11,0787	20,70	-	-	7)	2022
Södertälje Science Park AB, Södertälje	SEK	11,0787	25,00	2.496	273		2021



ANTEILSBESITZLISTE ZUM 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 EUR=) 31.12.2022	Kapitalanteil in %	Eigenkapital in Tsd. Landes- währung	Ergebnis in Tsd. Landes- währung	Fußnote	Jahr
V. BETEILIGUNGEN							
1. Inland							
Car2Car Communication Consortium GbR, Braunschweig	EUR		7,40	399	92		2021
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach	EUR		30,00	1.559	176		2021
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin	EUR		8,16	983	605		2021
Roland Holding GmbH, München	EUR		22,83	3.720	-20		2021
Verwaltungsgesellschaft Wasseralfingen mbH, Aalen	EUR		50,00	14.436	17		2021
vialytics GmbH, Stuttgart	EUR		15,69	-	-	7)	2022
2. Ausland							
Car IQ Inc., Oakland/CA	USD	1,0677	0,20	-	-	4) 7)	2022
Combient AB, Stockholm	SEK	11,0787	4,65	44.970	12.625		2021
Enersize OY, Helsinki	EUR		2,75	2.459	-2.387		2021
H2GS AB, Stockholm	SEK	11,0787	2,02	73.133	-154.988		2021
Maghreb Truck Industry S.p.A., Sidi M'Hamed	DZD	146,4838	10,00	131.822	2.337		2021
NorthVolt AB, Stockholm	SEK	11,0787	0,90	37.575.447	744.995		2021
OneH2, Inc., Hickory/NC	USD	1,0677	5,13	59.194	1.197		2021
Shenzhen Haylion Technologies Co. Ltd., Shenzhen	CNY	7,3661	2,00	86.216	525		2021
TuSimple Holdings Inc., San Diego/CA	USD	1,0677	7,41	1.326.978	732.673		2021

1 Ergebnisabführungsvertrag

2 in Liquidation

3 abweichendes Geschäftsjahr

4 Rumpfgeschäftsjahr

5 zurzeit keine Geschäftstätigkeit

6 Neugründung/Abspaltung

7 Neuerwerb

8 konsolidierter Abschluss

9 Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten

10 Zahlen gemäß IFRS

11 Sachverhalt iSd § 1 UmwG

12 Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12

Weitere Informationen

Weitere Informationen	242
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	243
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	244
Vergütungsbericht	252
Finanzkalender	275
Definitionen	276
Impressum	278
TRATON GROUP Fünfjahresübersicht	279

WEITERE INFORMATIONEN

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Zusammengefassten Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der TRATON GROUP so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der TRATON GROUP beschrieben sind.

München, den 8. Februar 2023

TRATON SE

Der Vorstand

Christian Levin

Annette Danielski

Mathias Carlbaum

Antonio Roberto Cortes

Bernd Osterloh

Alexander Vlaskamp

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die TRATON SE

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der TRATON SE, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang zum Konzernabschluss, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der TRATON SE, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften

ten und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zum Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Geschäfts- oder Firmenwerte stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des TRATON Konzerns dar. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt. Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Geschäfts- oder Firmenwerte im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte war daher und auch aufgrund der Komplexität der Bewertungsmodelle im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die Abgrenzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sowie die Zuordnung von Vermögenswerten und Schulden zu den jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf Basis der internen Berichtsstruktur mit dem Management diskutiert und beurteilt. Den in der TRATON GROUP eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Unter Einbezug von internen Bewertungsspezialisten wurden die zugrunde liegenden Bewertungsmodelle für die Ermittlung der mittels Discounted-Cashflow-Modells berechneten Nutzungswerte sowohl methodisch als auch arithmetisch nachvollzogen. Wir haben die von den gesetzlichen Vertretern erstellten operativen Planungen in Bezug auf die Annahmen zu der Entwicklung von Absatzmärkten, Produktionskosten, Margen und verwendeten Wachstumsraten mit planungsverantwortlichen Mitarbeitern erörtert und mit externen Informationen, insbesondere zu Marktstudien, verglichen. Dies erfolgte insbesondere unter Berücksichtigung der Auswirkungen möglicher anhaltender Lieferengpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen Zulieferteilen, Inflationserwartungen, Steigerungsraten von Material- und Personalkosten sowie weiterhin bestehenden regional unterschiedlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Darüber hinaus haben wir die Planungsannahmen im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels und die damit einhergehende Ausweitung der Elektromobilität, insbesondere bestehende Unsicherheiten in der Schätzung der Marktanteile

der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten in der Planung diskutiert und beurteilt. Die Ableitung der Kapitalisierungszinssätze haben wir gewürdigt, indem wir insbesondere die Zusammensetzung der hierfür herangezogenen Gruppe an Vergleichsunternehmen über den verwendeten Beta-Faktor beurteilt haben sowie die von der TRATON GROUP verwendeten landesspezifischen Parameter zur aktuellen Entwicklung von Zinsen und Marktrisikoprämien verglichen haben. Um bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen ein Wertminderungsrisiko einschätzen zu können, haben wir Sensitivitätsanalysen durchgeführt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit von Geschäfts- oder Firmenwerten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zu den für Ansatz und Bewertung von Geschäfts- oder Firmenwerten wesentlichen relevanten Rechnungslegungsmethoden sind in den Abschnitten „5. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, „6. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements“ sowie „18. Geschäfts- oder Firmenwerte“ des Konzernanhangs enthalten.

Ansatz und Werthaltigkeit von Entwicklungskosten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation der TRATON GROUP und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u.a. hohen Investitionen in Elektromobilität und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsamere Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene der als zahlungsmittelgenerierende Einheiten definierten Marken zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten

Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen, bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Wachstumserwartungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und stichprobenartig die aktivierten Kosten nachvollzogen. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittel-

zuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt. Ferner haben wir die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu Änderungen in den unterstellten Nutzungsdauern und Indikatoren für Wertänderungen auf Einzelprojektebene nachvollzogen.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Den in der TRATON GROUP eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung der TRATON GROUP bzw. der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Darüber hinaus haben wir die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die von den gesetzlichen Vertretern erwarteten nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben der Gesellschaft zu den für Ansatz und Bewertung von Entwicklungskosten wesentlichen relevanten Rechnungslegungsmethoden sind in den Abschnitten „5. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, „6. Schätzungen und Ermessensspielräume des Managements“ sowie „19. Immaterielle Vermögenswerte“ des Konzernanhangs enthalten.

Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen aus dem Absatzgeschäft

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt:

Für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen sowie für Kulanzen gegenüber Kunden werden Gewährleistungsrückstellungen aus dem Absatzgeschäft ausgewiesen. Sie stellen einen wesentlichen Teil der sonstigen Rückstellungen des TRATON Konzerns dar. Bei der Bildung dieser Rückstellungen bestehen hohe Ermessensspielräume bei den Annahmen und Schätzungen in Bezug auf die Ermittlung des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs sowohl hinsichtlich des Umfangs als auch der Kosten, sowie der Diskontierungszinssätze. Aufgrund dieser Tatsache beinhaltet die Vollständigkeit und Bewertung dieser Rückstellungen aus unserer Sicht ein bedeutsames Risiko wesentlicher falscher Darstellungen im Abschluss und war daher im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen:

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir den von den gesetzlichen Vertretern implementierten Prozess dahingehend gewürdigt, ob und in welcher Art er die vollständige Erfassung aller relevanten Gewährleistungsfälle berücksichtigt. Die Berechnung der systemseitig pro verkauftem Fahrzeug ermittelten Rückstellungen für gesetzliche und vertragliche Gewährleistungsverpflichtungen haben wir unter Einbeziehung von internen IT-Spezialisten methodisch und rechnerisch nachvollzogen. Die der Berechnung zugrundeliegenden und mit Unsicherheit behafteten Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, haben wir mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten nachvollzogen. Analytische Prüfungshandlungen haben wir dahingehend durchgeführt, dass wir die Entwicklung der Umsatzerlöse und verkauften Fahrzeuge mit der Entwicklung der Gewährleistungsrückstellungen verglichen und Abweichungen von unserer Erwartungshaltung mit den gesetzlichen Vertretern erörtert haben.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle und von Erörterungen mit den Verantwortlichen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Gewährleistungsrückstellungen aus dem Absatzgeschäft keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben:

Die Angaben der Gesellschaft zum Ansatz und der Bewertung von Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen sind in den Abschnitten „5. „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze – Sonstige Rückstellungen“ sowie „35. Sonstige Rückstellungen“ des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats im Geschäftsbericht 2022 verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein

den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in

Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei TRATON_SE_KA_ZLB_ESEF-2022-12-31 enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 9. Juni 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 28. September 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der TRATON SE tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht einzeln im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht:

- Abgabe von Comfort Letters für die TRATON SE im Zusammenhang mit dem EUR 12 Mrd. European Medium Term Note (EMTN) Programm;
- Prüfung des aktienrechtlichen Vergütungsberichts nach § 162 AktG;
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzernklärung nach §§ 315b ff. HGB;
- Freiwillige Abschlussprüfungen oder prüferische Durchsichten von Jahresabschlüssen;
- Beratungsleistungen im Zusammenhang mit Akquisitionen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Heiko Hummel.

Anlage zum Bestätigungsvermerk:

1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Konzernlageberichts

Folgende Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- den im Abschnitt „Prognose-, Chancen- und Risikobericht, 2. Chancen- und Risikobericht“ des Konzernlageberichts enthaltenen Abschnitt „Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagements“;

- die im Abschnitt „Weitere Informationen zum Geschäftsjahr“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung;
- die im Konzernlagebericht enthaltene Nichtfinanzielle Konzernklärung.

2. Weitere Sonstige Informationen

Zu den „Sonstigen Informationen“ zählen ferner weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- Abschnitt 1 An unsere Aktionäre
- Abschnitt 4 Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unser dazugehöriger Bestätigungsvermerk.

3. Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird

Der Lagebericht enthält Querverweise auf Internetseiten des Konzerns sowie der Konzerngruppe. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

München, 13. Februar 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer	Hummel
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Vergütungsbericht

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben gemäß § 162 des Aktiengesetzes einen klaren und verständlichen Bericht über die Vergütung von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats zu erstellen. In diesem Bericht erläutern wir die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands und Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der TRATON SE.

Vergütung des Vorstands

Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr

Im Jahr 2022 zeigte sich weltweit in den bedeutsamsten Lkw-Märkten (>6 t) der TRATON GROUP in Summe ein spürbares Wachstum. Die bedeutsamsten Bus-Märkte verharren auf Vorjahresniveau. Dieser Gesamtmarktentwicklung konnte die TRATON GROUP jedoch nur zum Teil folgen, da der Krieg in der Ukraine sowie die Auswirkungen der Null-COVID-Politik in China zu Lieferengpässen führten und die Produktion und den Absatz negativ beeinflussten. Davon waren alle Segmente betroffen, allerdings je nach Lieferantennetz, Ausstattung der Fahrzeuge und Kundennachfrage unterschiedlich stark. Insbesondere bei MAN Truck & Bus führten Lieferengpässe ab Mitte März zu einem sechswöchigen Stillstand in den Lkw-Werken in München und Krakau sowie zu Produktionsausfällen an anderen Standorten. Zusätzlich entstanden durch knappe Logistikkapazitäten Verzögerungen bei der Auslieferung von Fahrzeugen, insbesondere bei MAN Truck & Bus und Scania Vehicle & Services. Weltweit war ein signifikanter Anstieg bei den Preisen für Energie, Logistik, Rohstoffe und Zulieferteile zu verzeichnen, der alle Segmente der TRATON GROUP betraf. Im 2. Halbjahr konnte eine leichte Erholung der Versorgungssituation mit Zulieferteilen verzeichnet werden, sodass der Fahrzeugabsatz deutlich gesteigert werden konnte. Insgesamt konnte das Operative Ergebnis der TRATON GROUP im Vergleich zum Vorjahr von 393 Mio € auf 1,6 Mrd € gesteigert werden.

Grundzüge der Vorstandsvergütung

Der Vergütung der Mitglieder des Vorstands liegt das vom Aufsichtsrat am 16. Dezember 2021 mit Wirkung zum 1. Januar 2022 neugefasste Vergütungssystem zugrunde, das im Wesentlichen dem bereits am 16. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene und von der Hauptversammlung am 30. Juni 2021 gebilligten Vergütungssystem

entspricht. Die Hauptversammlung am 9. Juni 2022 hat das neugefasste Vergütungssystem mit 97,98 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung ARUG II um und berücksichtigt die Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 28. April 2022 (in Kraft getreten am 27. Juni 2022). Mit der Neufassung des Vergütungssystems wurden im Wesentlichen der Bemessungszeitraum der Tantieme ab dem 1. Januar 2022 von zwei Geschäftsjahren auf ein Geschäftsjahr verkürzt sowie die Maximalvergütung für das Vorstandsmitglied, das zugleich CEO der Navistar International Corporation (Navistar) ist, auf 4.000 T€ festgelegt. Für das nichtfinanzielle Teilziel Umwelt der Tantieme hat der Aufsichtsrat beschlossen, dass ab dem Geschäftsjahr 2022 das Verhältnis der Anzahl verkaufter batterieelektrischer Fahrzeuge und brennstoffzellenelektrischer Fahrzeuge zu der Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge ausgenommen des Modells MAN TGE zugrunde gelegt wird. Für das Geschäftsjahr 2022 bleiben dabei übergangsweise die Fahrzeugverkäufe der Navistar unberücksichtigt.

Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellt waren, gilt das Vergütungssystem bis zu einer Vertragsverlängerung mit der Maßgabe, dass der Performance-Share-Plan weiterhin eine Performance-Periode von drei Jahren hat.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

Über die Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2021 haben Vorstand und Aufsichtsrat im Vergütungsbericht 2021 ausführlich berichtet. Die Hauptversammlung hat den Vergütungsbericht 2021 am 9. Juni 2022 mit 99,17 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2022 geltende Vergütungssystem des Vorstands und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2022 ein.

Überblick über die Vergütungsbestandteile

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2022 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile und erläutert deren Zielsetzung, insbesondere im Hinblick darauf, wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Gesellschaft fördert.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2022

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Feste Vergütungsbestandteile		
Fixum	Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende	Die Grundvergütung und die Nebenleistungen sollen ein, die Aufgaben und die Verantwortung des Vorstandsmitglieds im Unternehmen widerspiegelndes, Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern.
Nebenleistungen	<p>Insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Privatnutzung des ersten Dienstwagens; zweiter und dritter Dienstwagen mit Tankkarte gegen Zahlung einer monatlichen Pauschale; Fahrerpool in angemessenem Umfang auch zur privaten Nutzung – Zuschuss zur Kranken-, Pflege- und Alterssicherung – Unfallversicherung – Einrichtung und private Nutzung von Sicherheitsmaßnahmen – Manager's Medical Check up – Einbeziehung in die D&O- und Straf-Rechtsschutzversicherung – Leistungen im Todesfall – ggf. Übernahme von Steuerberatungskosten <p>Modifizierte Nebenleistungen für Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, erhalten aktuell keine solche Nebenleistungen von der TRATON SE, sondern von der ausländischen Tochtergesellschaft. – Diese Vorstandsmitglieder haben gegenüber der TRATON SE lediglich Anspruch auf modifizierte Nebenleistungen, d.h. sie sind in die D&O- und Straf-Rechtsschutzversicherung einbezogen, haben Anspruch auf Leistungen im Todesfall und unter bestimmten Umständen auf die Übernahme von Steuerberatungskosten. 	
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	<ul style="list-style-type: none"> – Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung – grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres (eine vorzeitige Inanspruchnahme ist möglich) – beitragsorientiertes, fondsakkessorisches Versorgungssystem – jährlicher Versorgungsbeitrag von 40% des vertraglich vereinbarten Fixums – Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, erhalten aktuell keine bAV von der TRATON SE, sondern von der ausländischen Tochtergesellschaft. 	Die bAV soll den Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2022

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Variable Vergütungsbestandteile		
Tantieme	<ul style="list-style-type: none"> - Plantyp: Zielbonus - Begrenzung: 180% des Zielbetrags - Bemessungszeitraum: Tantiemejahresjahr (Jahr, für welches die Tantieme gewährt wird) - Leistungskriterien: <ul style="list-style-type: none"> o Finanzielle Teilziele: <ul style="list-style-type: none"> • Operative Rendite (50%) und Kapitalrendite (50%) <ul style="list-style-type: none"> o Die Kennzahl Operative Rendite entspricht dem Operativen Ergebnis der TRATON Operations inklusive Corporate Items¹ vor Steuern und ohne Berücksichtigung von Bereinigungen im Verhältnis zu den entsprechenden Umsatzerlösen. o Die Kennzahl Kapitalrendite entspricht dem Operativen Ergebnis der TRATON Operations inklusive Corporate Items¹ nach Steuern (normierte Steuerquote von 30%) und ohne Berücksichtigung von Bereinigungen im Verhältnis zum entsprechenden durchschnittlich investierten Vermögen. • Der Aufsichtsrat legt für das Tantiemejahresjahr jeweils die Werte für die finanziellen Teilziele in Form eines Schwellenwerts, Zielwerts und Maximalwerts fest; der Schwellenwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 50%, der Zielwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 100% und der Maximalwert einem Teilerreichungsgrad von 150%; Werte dazwischen werden linear interpoliert. • Die Tantieme hängt ab von der Zielerreichung im Tantiemejahresjahr. • finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad = Teilerreichungsgrad Operative Rendite x 50% + Teilerreichungsgrad Kapitalrendite x 50% o ESG-Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Teilziel Umwelt (Verhältnis der Anzahl verkaufter batterieelektrischer Fahrzeuge und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeuge zu der Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge ausgenommen des Modells MAN TGE; für das Geschäftsjahr 2022 übergangsweise ohne Berücksichtigung der Fahrzeugverkäufe der Navistar) gewichtet mit 50% • Teilziel Soziales (Stimmungsindex), gewichtet mit 50% • Governance-Faktor (Compliance & Integrität), der zwischen 0,9 und 1,1 liegt (Regelwert 1,0) • Der Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr für die Teilziele Umwelt und Soziales einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert fest; der Mindestwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 0,7, der Zielwert einem Teilerreichungsgrad von 1,0 und der Maximalwert einem Teilerreichungsgrad von 1,3; Werte dazwischen werden linear interpoliert. • Berechnung ESG-Faktor: [Teilerreichungsgrad Umwelt x 50% + Teilerreichungsgrad Soziales x 50%] x Governance-Faktor (0,9-1,1) - Auszahlungsbetrag Tantieme = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad x ESG-Faktor - Auszahlung: In bar grundsätzlich im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses des Tantiemejahresjahres 	<p>Mit der Tantieme sollen die Vorstandsmitglieder dazu angehalten werden, anspruchsvolle Ziele im Bemessungszeitraum zu verfolgen. Die wirtschaftlichen Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft. Durch die Integration der Nachhaltigkeitsziele wird der Bedeutung der Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren Rechnung getragen.</p>

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2022

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Langzeitbonus (LTI) (Anm.: für bereits vor dem 16. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gilt bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin eine dreijährige Performance-Periode, im Übrigen entsprechen die Bedingungen des LTI aber dem für das Geschäftsjahr 2022 beschriebenen Performance-Share-Plan)	<ul style="list-style-type: none"> – Plantyp: Performance-Share-Plan – Performance-Periode: grundsätzlich vier Jahre vorwärtsgerichtet – Begrenzung: 200% des Zielbetrags – Zuteilung Performance Shares: Zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres wird der individuell vereinbarte Zielbetrag dividiert durch das arithmetische Mittel der Aktie der TRATON SE (Wertpapierkennnummer: TRATON) im Xetra-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode („Anfangs-Referenzkurs“). – Zielfestlegung: Der Aufsichtsrat legt zu Beginn der Performance-Periode einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert für das Ergebnis je Aktie (Earnings per Share, EPS), dem testierten, voll verwässerten Ergebnis je TRATON-Aktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen der Gesellschaft fest; der EPS-Mindestwert entspricht einer Zielerreichung von 50%, der EPS-Zielwert einer Zielerreichung von 100% und der EPS-Maximalwert einer Zielerreichung von 150%. – Berechnung des Auszahlungsbetrags: Zur Berechnung der finalen Anzahl der Performance Shares werden die zu Beginn der Performance-Periode bedingt zugeteilten Performance Shares mit dem arithmetischen Mittel der jährlichen EPS-Zielerreichungen über die Performance-Periode multipliziert. Die finale Anzahl an Performance Shares wird dann multipliziert mit der Summe aus dem arithmetischen Mittel der Schlusskurse an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode („Schluss-Referenzkurs“) und den während der Performance-Periode je Aktie ausgezahlten Dividenden („Dividendenäquivalent“) – Auszahlung: In bar grundsätzlich im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses für das letzte Geschäftsjahr der jeweiligen Performance-Periode – Endet der Dienstvertrag vor Ende der Performance-Periode aufgrund eines Bad-Leaver-Falls (außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund oder Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung, Amtsniederlegung oder Eigenkündigung ohne berechtigenden Grund, Verstoß gegen das vertragliche oder ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot), verfallen sämtliche Performance Shares. 	Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.
Sonstige Leistungen		
Sonderzahlung	<ul style="list-style-type: none"> – ggf. aufgrund gesonderter Vereinbarung mit dem Vorstandsmitglied – Die Vereinbarung erfolgt im Voraus für das Geschäftsjahr und unter Festlegung der Leistungskriterien für die Sonderzahlung 	Sonderzahlungen sollen herausragende und außergewöhnliche Leistungen honorieren und nur dann gewährt werden, wenn die Zahlung im Unternehmensinteresse liegt und dem Unternehmen einen zukunftsbezogenen Nutzen bringt.
Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder	<ul style="list-style-type: none"> – ggf. Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile – ggf. Leistungen im Zusammenhang mit einem Standortwechsel – ggf. Garantie einer Mindestvergütung 	Diese (Ausgleichs-) Zahlungen sollen es dem Unternehmen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten für den Vorstand zu gewinnen.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2022

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Weitere Vergütungsregelungen		
Malus und Clawback	<ul style="list-style-type: none"> Möglichkeit des Aufsichtsrats, Tantieme und Performance-Share-Plan im Fall eines relevanten Fehlverhaltens während des jeweiligen relevanten Bemessungszeitraums um bis zu 100% zu kürzen oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern Eine Rückforderung ist ausgeschlossen, wenn seit der Auszahlung des variablen Vergütungsbestandteils mehr als drei Jahre vergangen sind. 	Soll die Vorstandsmitglieder zu rechtmäßigem und ethischem Verhalten anhalten
Maximalvergütung	<ul style="list-style-type: none"> Relevant sind das für das jeweilige Geschäftsjahr ausbezahlte Fixum, die Service Cost der betrieblichen Altersversorgung, die gewährten Nebenleistungen, die für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte und im Folgejahr ausgezahlte Tantieme, der im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlte Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr gewährte Sonderzahlung sowie etwaige Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder. Beträgt für den Vorstandsvorsitzenden brutto 5.500 T€ pro Geschäftsjahr, für die Mitglieder des Vorstands grundsätzlich brutto 3.700 T€ pro Geschäftsjahr, für Herrn Cortes davon abweichend brutto 1.750 T€ und für das Vorstandsmitglied, das zugleich CEO der Scania AB und/oder der Scania CV AB ist sowie für das Vorstandsmitglied, das zugleich CEO der Navistar ist, brutto 4.000 T€ Bei Vorstandsmitgliedern, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft bestellt sind, bezieht sich die Maximalvergütung auf die Gesamtvergütung der TRATON SE und der jeweiligen Tochtergesellschaft zusammen. Bei Überschreiten der Maximalvergütung werden die variablen Vergütungsbestandteile proportional gekürzt. 	Soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt

1 Exklusive Konsolidierungseffekte zwischen TRATON Operations und Financial Services sowie Effekte aus Kaufpreisallokationen auf Financial Services.

Vergütung der im Geschäftsjahr 2022 bestellten Vorstandsmitglieder Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2022

Dem Vorstand der TRATON SE gehören einerseits Mitglieder an, die zugleich Mitglied im Vorstand einer ausländischen Tochtergesellschaft sind und die ihre Vergütung anteilig von der TRATON SE und der ausländischen Tochtergesellschaft beziehen. Andererseits gehören dem Vorstand Mitglieder an, die ausschließlich im Vorstand der TRATON SE oder zugleich Mitglied des Vorstands einer inländischen Tochtergesellschaft sind. Diese Mitglieder des Vorstands erhalten ihre Vergütung im Außenverhältnis vollständig von der TRATON SE, im Innenverhältnis wird im Fall eines zusätzlichen Vorstandsamts bei einer inländischen Tochtergesellschaft ein Teil der Vergütung im Wege der Konzernverrechnung erstattet. Für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen, Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien bei anderen Gesellschaften im Konzern im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit erhalten die Vorstandsmitglieder keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE angerechnet.

Im Geschäftsjahr 2022 gehörten dem Vorstand der TRATON SE folgende Mitglieder an:

Christian Levin: Herr Levin ist Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019 und ist seit 1. Oktober 2021 Vorstandsvorsitzender. Zudem ist Herr Levin seit 1. Mai 2021 Chief Executive Officer der Scania AB und der Scania CV AB. Seit 1. Oktober 2021 ist die Vergütung zwischen der TRATON SE und der Scania CV AB nach Verantwortungsbereichen aufgeteilt. Nebenleistungen und Aufwendungen für die betriebliche Altersversorgung erhält Herr Levin seit 1. Mai 2021 ausschließlich von der Scania CV AB.

Mathias Carlbaum: Herr Carlbaum ist Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2021 und zudem seit 1. September 2021 auf der Grundlage eines Entsendungsvertrags zwischen ihm, der Scania CV AB und der Navistar Chief Executive Officer und President von Navistar. Seit 1. Oktober 2021 wird 20% seiner fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE

und 80% von Navistar getragen. Nebenleistungen für Herrn Carlbaum werden von Navistar getragen. Versorgungsaufwendungen wurden ausschließlich und Nebenleistungen zum Teil von der Scania CV AB erbracht, bei der noch ein ruhender Anstellungsvertrag mit Herr Carlbaum besteht, und an Navistar weiterberechnet.

Antonio Roberto Cortes: Herr Cortes ist Mitglied des Vorstands seit dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Umwandlung der TRATON AG in die TRATON SE am Tag der Eintragung in das Handelsregister im Jahr 2019 und zudem Chief Executive Officer der Volkswagen Truck & Bus Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. (Volkswagen Truck & Bus), ehemals MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. Herr Cortes erhielt 20% seiner fixen und variablen Vergütung von der TRATON SE und 80% von der Volkswagen Truck & Bus. Nebenleistungen und betriebliche Altersversorgung erhielt Herr Cortes ausschließlich von der Volkswagen Truck & Bus.

Annette Danielski: Frau Danielski ist Mitglied des Vorstands seit 1. Oktober 2021.

Bernd Osterloh: Herr Osterloh ist Mitglied des Vorstands seit 1. Mai 2021.

Alexander Vlaskamp: Herr Vlaskamp ist Mitglied des Vorstands seit 25. November 2021 und zudem Vorstandsvorsitzender der MAN Truck & Bus SE. Für die Tätigkeit bei der MAN Truck & Bus SE erhielt Herr Vlaskamp im Geschäftsjahr 2022 keine gesonderte Vergütung. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, der TRATON SE im Wege der konzerninternen Verrechnung 80% der Aufwendungen für die Vergütung zu erstatten.

Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2022

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten. Den Begriffen liegt folgendes Verständnis zugrunde:

- Der Begriff „gewährt“ erfasst „den faktischen Zufluss des Vergütungsbestandteils“;
- Der Begriff „geschuldet“ erfasst „alle rechtlich bestehenden Verbindlichkeiten über Vergütungsbestandteile, die fällig sind, aber noch nicht erfüllt wurden.“

Dieses Begriffsverständnis unterscheidet sich von den im Vergütungsbericht 2020 verwendeten Begriffen „gewährte Zuwendungen“ und „Zufluss“. Von den „gewährten Zuwendungen“ im Sinne des DCGK 2017 erfasst waren ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Auszahlung alle Vergütungsbestandteile, die einem Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr wenigstens dem Grunde nach zugesagt wurden und deren Höhe geschätzt werden konnte. Mit der Einführung von § 162 AktG ist die nach bisherigem Verständnis vorherrschende Differenzierung zwischen „Gewährung“ und „Zufluss“ nicht weiter aufrechtzuerhalten. Vielmehr erfasst der Begriff der Gewährung in § 162 AktG inhaltlich den Zufluss nach bisherigem Verständnis.

Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 faktisch zugeflossen sind. Nicht maßgeblich ist der Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen und die im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Gesellschaft ausgezahlte Tantieme für das Geschäftsjahr 2022 ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2022 kam zudem der LTI mit der Performance Periode 2019-2021 zur Auszahlung und wird als gewährte Vergütung ausgewiesen. Da sich die Gesellschaft mit der Auszahlung von Vergütungskomponenten nicht in Verzug befand, sind keine geschuldeten Vergütungen in den Tabellen ausgewiesen.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten“ Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands gezahlt wurden. Die hier angegebenen relativen Anteile sind daher nicht mit den jeweiligen relativen Anteilen der festen und variablen Vergütungsbestandteile an der Gesamtvergütung in der Beschreibung des Vergütungssystems gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AktG vergleichbar. Die im Vergütungssystem angegebenen Anteile beziehen sich auf die jeweiligen Zielwerte, die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagt werden, unabhängig von Zeitpunkt, in dem der jeweilige Vergütungsbestandteil ausgezahlt wird.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete“ Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da sie dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt. Zudem sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen sowie die ggf. nach ausländischem Recht vorgesehenen beitragsorientierten Pensionspläne eingeflossen.

Die Maximalvergütung entspricht der Maximalvergütung im Sinne von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen und von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem.

Zudem enthalten die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder entsprechend dem vom Aufsichtsrat am 16. Dezember 2020 beschlossenen und von der Hauptversammlung am 30. Juni 2021 gebilligten Vergütungssystem eine Malus- und Clawback-Regelung. Von diesen Regelungen hat die TRATON SE im Geschäftsjahr 2022 keinen Gebrauch gemacht.

Weitergehende Erläuterungen zu den einzelnen Tabellen finden sich unter den Tabellen.

CHRISTIAN LEVIN

Vergütungsbestandteil		2022	
		in T€ ¹	in %
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	TRATON SE	1.220	54
	Scania CV AB	630	
Nebenleistungen	TRATON SE	0	1
	Scania CV AB	34	
Summe	TRATON SE	1.220	55
	Scania CV AB	664	
	Gesamt	1.884	
Variable Vergütungsbestandteile			
– Tantieme 2022 (Zielbetrag 1.350 T€ p.a.)	TRATON SE	572	31
	Scania CV AB	500	
– LTI 2019-2021 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 650 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ²)	TRATON SE	96	14
	TRATON AB	385	
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE	1.888	100
	Scania CV AB	1.164	
	TRATON AB	385	
	Gesamt	3.437	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	0	
	Scania CV AB	1.304	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	1.888	
	Scania CV AB	2.468	
	TRATON AB	385	
	Gesamt	4.740	
Maximalvergütung	Gesamt	5.500	
Rückforderung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG		0	

1 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 10,30 SEK = 1 €

2 Herr Levin hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2019-2021 in Höhe von 99 T€ (TRATON SE) und 398 T€ (TRATON AB) erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen.

MATHIAS CARLBAUM

Vergütungsbestandteil		2022	
		in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	TRATON SE	150	44
	Navistar	600	
Nebenleistungen	TRATON SE	0	22
	Navistar ¹	371	
Summe	TRATON SE	150	65
	Navistar	971	
	Gesamt	1.121	
Variable Vergütungsbestandteile			
– Tantieme (Zielbetrag 750 T€ p.a.)	TRATON SE	119	35
	Navistar	476	
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE	269	100
	Navistar	1.447	
	Gesamt	1.716	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	0	
	Navistar	446	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	269	
	Navistar	1.893	
	Gesamt	2.162	
Maximalvergütung	Gesamt	4.000	
	Rückforderung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

1 Die Nebenleistungen berücksichtigen auch Leistungen aufgrund der Entsendung von Herrn Carlbaum zu Navistar.

ANTONIO ROBERTO CORTES

Vergütungsbestandteil		2022	
		in T€ ¹	in %
Feste Vergütungsbestandteile			
Grundgehalt	TRATON SE	124	55
	Volkswagen Truck & Bus	496	
Nebenleistungen	TRATON SE	0	4
	Volkswagen Truck & Bus	40	
Summe	TRATON SE	124	58
	Volkswagen Truck & Bus	536	
	Gesamt	660	
Variable Vergütungsbestandteile			
– Tantieme (Zielbetrag 310 T€ p.a.)	TRATON SE	49	22
	Volkswagen Truck & Bus	197	
– LTI 2019-2021 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 310 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ²)	TRATON SE	46	20
	Volkswagen Truck & Bus	183	
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE	219	100
	Volkswagen Truck & Bus	917	
	Gesamt	1.136	
Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	0	
	Volkswagen Truck & Bus	290	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	TRATON SE	219	
	Volkswagen Truck & Bus	1.207	
	Gesamt	1.426	
Maximalvergütung	Gesamt	1.750	
	Rückforderung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

1 vertraglich vereinbarter Wechselkurs 6,36 BRL = 1 €

2 Herr Cortes hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2019-2021 in Höhe von 47 T€ (TRATON SE) und 190 T€ (Volkswagen Truck & Bus) erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen.

ANNETTE DANIELSKI

Vergütungsbestandteil	2022	
	in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	700	54
Nebenleistungen	49	4
Summe	749	57
Variable Vergütungsbestandteile		
– Tantieme (Zielbetrag 700 T€ p.a.)	556	43
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.305	100
Versorgungsaufwendungen	182	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	1.487	
Maximalvergütung	3.700	
Rückforderung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

BERND OSTERLOH

Vergütungsbestandteil	2022	
	in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	700	51
Nebenleistungen	113	8
Summe	813	59
Variable Vergütungsbestandteile		
– Tantieme (Zielbetrag 700 T€ p.a.)	556	41
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.369	100
Versorgungsaufwendungen	287	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	1.656	
Maximalvergütung	3.700	
Rückforderung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

ALEXANDER VLASKAMP

Vergütungsbestandteil	2022	
	in T€	in %
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	688	52
Nebenleistungen	87	7
Summe	775	58
Variable Vergütungsbestandteile		
– Tantieme (Zielbetrag 700 T€ p.a.)	556	42
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.331	100
Versorgungsaufwendungen	385	
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	1.716	
Maximalvergütung	3.700	
Rückforderung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	0	

Erläuterung**Zusätzliche vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern**

Herr Vlaskamp erhält für die Dauer von 18 Monaten ab seiner Bestellung eine Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie für wöchentliche Familienheimfahrten. Daneben übernimmt die Gesellschaft entstehende Relocation-, Umzugs- und Maklerkosten sowie die Kosten der Steuerberatung. Herr Vlaskamp hat, wie der gesamte Vorstand der MAN Truck & Bus SE, aus Solidarität mit den Mitarbeitern der MAN Truck & Bus SE, die sich in Kurzarbeit befanden, in den Monaten April und Mai 2022 jeweils auf 10 % seines Festgehalts verzichtet.

Mit **Herrn Cortes** wurde vertraglich die Zahlung eines Ausgleichsbetrages zum Ausgleich der höheren Steuerbelastung in Deutschland vereinbart.

Frau Danielski und **Herr Osterloh** erhalten während der Dauer ihrer Bestellung eine Erstattung der Kosten für eine Unterkunft am Dienstsitz sowie für wöchentliche Familienheimfahrten. Herr Osterloh wurde darüber hinaus die Erstattung von Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse C/CE inklusive damit in Zusammenhang stehender Folgekosten von der TRATON SE zugesagt.

Diese Leistungen an Vorstandsmitglieder sind in den für die Nebenleistungen enthaltenen Beträgen ausgewiesen.

Leistungskriterien der variablen Vergütung

Leistungskriterien Tantieme

Finanzielle Teilziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die finanziellen Teilziele Operative Rendite und der Kapitalrendite festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichung in Prozent erzielt wurden.

	2022
Operative Rendite	
Maximalwert	10,8%
Zielwert 100%-Niveau	6,0%
Schwellenwert	4,0%
Ist-Wert	4,6%
Zielerreichung (in %)	66,2%
Kapitalrendite	
Maximalwert	13,8%
Zielwert 100%-Niveau	7,7%
Schwellenwert	3,8%
Ist-Wert	7,7%
Zielerreichung (in %)	101,0%
Zielerreichung gesamt	83,6%

Maßgebliche Kennzahl für die Berechnung der Operativen Rendite sowie der Kapitalrendite ist das Operative Ergebnis der TRATON Operations inklusive Corporate Items. Grundsätzlich wird das Operative Ergebnis ohne Bereinigungen herangezogen. Der Aufsichtsrat hat jedoch von der vom Vergütungssystem in Übereinstimmung mit Empfehlung G. 11 DCGK vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, außergewöhnliche Entwicklungen bei der Ermittlung der Zielerreichung zu berücksichtigen. Der Aufsichtsrat hat die finanziellen Ziele für die Tantieme für das Geschäftsjahr 2022 im Dezember 2021 festgelegt. Zu diesem Zeitpunkt war noch nicht absehbar, dass in der Ukraine ein Krieg ausbrechen würde, der auch die wirtschaftliche Betätigung der TRATON massiv beeinträchtigt. Vor

diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat beschlossen, für die Ermittlung von Operativer Rendite und Kapitalrendite das Operative Ergebnis der TRATON Operations inklusive Corporate Items um die Belastungen zu bereinigen, die in direktem Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine entstanden sind. Diese umfassen im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Sachanlagevermögen auf Vorräte, auf Forderungen und auf sonstige Vermögensgegenstände sowie sonstige Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung der russischen Vertriebsgesellschaften bei Scania Vehicles & Services und MAN Truck & Bus. Das Operative Ergebnis der TRATON Operations inklusive Corporate Items beträgt nach einer Bereinigung um 253 Mio € damit 1.836 Mio €. Die in vorstehender Tabelle ausgewiesenen Ist-Werte für die Operative Rendite liegt damit um 0,6 Prozentpunkte höher und für die Kapitalrendite um 1,0 Prozentpunkte höher im Vergleich zum unbereinigten Ergebnis. Entsprechend liegt die Zielerreichung für das finanzielle Teilziel Operative Rendite bei 66,2 statt 50,1% und für das Teilziel Kapitalrendite bei 101,0 statt 87,1%.

ESG-Ziele

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 für das Teilziel Umwelt und das Teilziel Soziales als Mindestwert, Zielwert und Maximalwert festgelegt hat und welcher Ist-Wert bzw. welche Zielerreichung in Prozent im Geschäftsjahr 2022 erzielt wurde.

Dem Teilziel Umwelt liegt ein Dekarbonisierungsziel zugrunde. Dieses richtet sich nach dem Verhältnis der Anzahl verkaufter batterieelektrischer Fahrzeuge und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeuge zu der Gesamtzahl verkaufter Fahrzeuge, ausgenommen des Modells MAN TGE. Für das Geschäftsjahr 2022 blieben übergangsweise die Fahrzeugverkäufe der Navistar unberücksichtigt. Die Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für das Teilziel Umwelt werden vom Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr festgelegt und orientieren sich an der Geschäftsplanung, um einen stetig höheren Anteil batterieelektrischer und brennstoffzellen-elektrischer Fahrzeuge anzustreben.

Dem Teilziel Soziales liegt der Stimmungs-Index zugrunde. Durch den Stimmungsindex werden die Ergebnisse des Stimmungsbarometers in der TRATON GROUP abgebildet, das in den Gesellschaften der TRATON GROUP regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten erhebt, aber auch nach der Ausprägung der Unternehmenskultur fragt. Die Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für das Teilziel Soziales werden vom Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr festgelegt und orientieren sich insbesondere an den Ergebnissen der Vorjahre und aktuellen Entwicklungen.

UMWELT (DEKARBONISIERUNGSZIEL)

in Prozent	2022
Maximalwert	1,46
Zielwert 100%-Niveau	0,97
Mindestwert	0,49
Ist-Wert	0,39
Teilzielerreichungsgrad	0,70

SOZIALES (STIMMUNGS-INDEX)

in Punkten	2022
Maximalwert	79
Zielwert 100%-Niveau	75
Mindestwert	71
Ist-Wert	77,8
Teilzielerreichungsgrad	1,2

Für das Geschäftsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder im Einzelnen für alle aktuellen Vorstandsmitglieder auf den Regelwert von 1,0 festgelegt. Zur Bestimmung des Governance-Faktors bewertet der Aufsichtsrat im ersten Schritt die kollektive Leistung des Vorstands. Im zweiten Schritt bewertet der Aufsichtsrat die Leistungen des einzelnen Vorstandsmitglieds hinsichtlich Integrität und Compliance. Der Aufsichtsrat kann den Governance-Faktor anhand der kollektiven und individuellen Einschätzung bis auf 1,1 erhöhen oder bis auf 0,9 herabsetzen. Liegen keine besonderen Vorkommnisse in einem Geschäftsjahr vor, beträgt der Governance-Faktor 1,0 (Regelwert).

Leistungskriterien LTI**Einführungsphase LTI**

Für Vorstandsmitglieder, die bereits zum 17. Januar 2019 zum Vorstandsmitglied bestellt waren, hat das Vergütungssystem bei den Vergütungsbestandteilen grundsätzlich zwischen den Monaten bzw. Geschäftsjahren, die bis einschließlich des Monats bzw. des Geschäftsjahres des Börsengangs der TRATON SE im Juni 2019 (Pre-IPO-Phase) und den Monaten bzw. Geschäftsjahren, die nach dem Monat bzw. Geschäftsjahr des Börsengangs der TRATON SE beginnen (Post-IPO-Phase), unterschieden. Bei den Vorstandsmitgliedern Herren Drees, Prof. Dr. Intra, Levin und Schulz wurde in den Dienstverträgen hinsichtlich des Zielbetrags für den Performance-Share-Plan daher nach Pre- und Post-IPO-Phasen unterschieden. Der LTI richtet sich für Performance Shares, die bis einschließlich des Geschäftsjahres des Börsengangs der TRATON SE ausgegeben werden, nach der Wertentwicklung der Volkswagen AG (Geschäftsjahr 2019). Für nach diesem Zeitpunkt ausgegebene Performance Shares richtet sich der LTI ausschließlich nach der Wertentwicklung der TRATON SE (ab dem Geschäftsjahr 2020).

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans haben die Vorstandsmitglieder, die zum 17. Januar 2019 Vorstandsmitglieder waren, für die ersten beiden Tranchen (Tranche 2019-2021 und Tranche 2020-2022) des Performance-Share-Plans Abschlagszahlungen in Höhe von jeweils 80% ihres Zielbetrags erhalten. Dies betrifft die Herren Cortes, Drees, Prof. Dr. Intra, Levin und Schulz. Herr Henriksson hat eine Abschlagszahlung nur für die Tranche 2019-2021 erhalten. Die Abschlagszahlungen wurden jeweils nach dem ersten Jahr der Performance-Periode geleistet. Nach Ablauf der jeweils dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung. Die Abschlagszahlungen auf die Tranche 2019-2021 wurden zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 ausgezahlt und im Vergütungsbericht 2019 als zugeflossene Vergütung ausgewiesen. Bei der Berechnung der Auszahlungsbeträge aus der Tranche 2019-2021 wurden diese Abschlagszahlungen in Abzug gebracht. Die für das Geschäftsjahr 2022 als gewährte Vergütung ausgewiesenen Auszahlungsbeträge der Tranche 2019-2021 zeigen daher die um die Abschlagszahlung reduzierten Beträge und entsprechen damit dem tatsächlich an die Vorstandsmitglieder ausgezahlten Betrag.

EPS-Zielwerte

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2019-2021, 2020-2022, 2021-2023 bzw. 2021-2024 und 2022-2024 bzw. 2022-2025 festgelegt hat und welche Ist-Werte bzw. welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2020-2022, 2021-2023 bzw. 2021-2024 und 2022-2024 bzw. 2022-2025 waren im Geschäftsjahr 2022 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

Dem im Geschäftsjahr 2022 zur Auszahlung fälligen Performance-Share-Plan mit der Performance Periode 2019-2021 liegt die Zielerreichung des EPS der Volkswagen-Vorzugsaktie zugrunde.

**PERFORMANCE-PERIODE 2019 – 2021
EPS VOLKSWAGEN-VORZUGSAKTIE (PRE-IPO)**

€	2021	2020	2019
Maximalwert	30,00	30,00	30,00
Zielwert 100%-Niveau	20,00	20,00	20,00
Mindestwert	10,00	10,00	10,00
Ist-Wert	29,60	16,66	26,66
Zielerreichung (in %)	148,0	83	133,3

**PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022
EPS TRATON-AKTIE (POST-IPO)**

€	2022	2021	2020
Maximalwert	4,32	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95	1,95
Ist-Wert	2,28	0,91	-0,20
Zielerreichung (in %)	67,37	-	-

**PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023
EPS TRATON-AKTIE**

€	2022	2021
Maximalwert	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95
Ist-Wert	2,28	0,91
Zielerreichung (in %)	67,37	-

**PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024
EPS TRATON-AKTIE**

€	2022	2021
Maximalwert	4,32	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90	2,90
Mindestwert	1,95	1,95
Ist-Wert	2,28	0,91
Zielerreichung (in %)	67,37	-

**PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2024
EPS TRATON-AKTIE**

€	2022
Maximalwert	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90
Mindestwert	1,95
Ist-Wert	2,28
Zielerreichung (in %)	67,37

PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2025**EPS TRATON-AKTIE**

€	2022
Maximalwert	4,32
Zielwert 100%-Niveau	2,90
Mindestwert	1,95
Ist-Wert	2,28
Zielerreichung (in %)	67,37

Referenzkurse/Dividendenäquivalent der Performance-Periode

Der für die Performance-Periode 2019-2021 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen. Maßgeblich für den Performance-Share-Plan 2019-2021 sind die Kurse der Volkswagen-Vorzugsaktie.

€	2019–2021
Anfangs-Referenzkurs	147,08
Schluss-Referenzkurs ¹	175,75
Dividendenäquivalent	
2019	4,86
2020	4,86
2021	4,86

Die für die Performance-Perioden der im Geschäftsjahr 2022 noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne maßgeblichen Referenzkurse sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen. Für diese Performance-Share-Pläne sind die Kurse der TRATON-Aktie maßgeblich.

€	2022–2025	2022–2024	2021–2024	2021–2023	2020–2022
Anfangs-Referenzkurs	21,70	21,70	22,40	22,40	24,58
Schluss-Referenzkurs ¹			–	–	14,69
Dividendenäquivalent					1,75
2020			–	–	1,00
2021			0,25	0,25	0,25
2022	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50

¹ wird am Ende der Performance-Periode ermittelt

Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder. Im Geschäftsjahr 2022 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus der Tantieme und aus dem Performance-Share-Plan der Performance-Periode 2019-2021 waren nicht zu kürzen, da 180% des Zielbetrags der Tantieme bzw. 200% des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten.

Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung

Das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder sehen Auslaufristen und Entlassungsentschädigungen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands und den Fall der einvernehmlichen Beendigung des Vorstandsamts vor. Im Fall des Widerrufs der Bestellung, ohne dass zugleich ein wichtiger Grund im Sinn des § 626 BGB vorliegt, enden die Dienstverträge grundsätzlich nach Ablauf einer Frist von 12 Monaten. Die Vorstandsmitglieder erhalten – außer bei Vorliegen eines wichtigen Grundes, der die Gesellschaft zur außerordentlichen Beendigung des Dienstvertrags berechtigt – eine Abfindung in Höhe der Bruttobezüge für die Restlaufzeit des Dienstvertrags, höchstens jedoch in Höhe von zwei Bruttojahreseinkommen. Das für die Berechnung der Abfindungssumme maßgebliche Jahreseinkommen setzt sich grundsätzlich aus dem Fixum des Vorjahres zuzüglich der für das Vorjahr festgesetzten variablen Vergütungsbestandteile zusammen.

Die Abfindung wird in zwölf monatlichen Bruttoteilbeträgen in gleicher Höhe ab dem Ende des Dienstvertrags gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Gesellschaft für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Im Fall der Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots wird die Abfindung auf die Karenzentschädigung angerechnet. Die Abfindung wird nicht gezahlt, wenn das Vorstandsmitglied bei der Gesellschaft oder einem anderen Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Rahmen eines Arbeits-/Dienstverhältnisses weiterbeschäftigt wird.

Den Mitgliedern des Vorstands sind grundsätzlich auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ohne Eintritt eines Versorgungsfalles eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung zugesagt (näher zu diesen Versorgungsleistungen im nächsten Abschnitt), wobei das Mindestversorgungskapital nur gemäß bzw. entsprechend §§ 2 Abs. 1, 2a Abs. 1 BetrAVG ratierlich gekürzt aufrechterhalten wird. Der aufrechterhaltene Teil des Mindestversorgungskapitals wird entsprechend § 2a Abs. 2 Ziff. 2 lit. a) BetrAVG ab dem Ausscheiden bis zum Eintritt des Versorgungsfalles um 1% p. a. angepasst.

Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Die TRATON SE gewährt den Vorstandsmitgliedern grundsätzlich eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversorgung. Die zugesagten Altersleistungen werden in der Regel mit Vollendung des 65. Lebensjahres gezahlt. Diejenigen Vorstandsmitglieder jedoch, die gleichzeitig zum Vorstandsmitglied einer ausländischen Tochtergesellschaft der TRATON SE bestellt sind, erhalten keine betriebliche Altersversorgung von der TRATON SE, sondern allein von der ausländischen Tochtergesellschaft. Die TRATON SE führt die betriebliche Altersversorgung für die Vorstandsmitglieder Frau Danielski sowie die Herren Osterloh und Vlaskamp. Die betriebliche Altersversorgung für die anderen Vorstandsmitglieder wird von der Scania CV AB (Herr Carlbaum und Herr Levin), von der TRATON AB (Herr Levin) bzw. von der Volkswagen Truck & Bus (Herr Cortes) geführt.

Von der TRATON SE gewährte Anwartschaften werden im Rahmen eines beitragsorientierten, fondsakzessorischen Versorgungssystems, dem Kapitalkontenplan, aufgebaut. Die TRATON SE leistet jährlich einen Beitrag in Höhe von 40% der vertraglich vereinbarten Festvergütung im Kalenderjahr. Eigenbeiträge durch Brutto-Entgeltumwandlung sind möglich.

Die geleisteten Beiträge und ihre Verzinsung werden auf individuellen Kapitalkonten kumuliert. Die Wertentwicklung des Kapitalkontos ist unmittelbar an den Kapitalmarkt geknüpft und wird durch einen Korb von Indizes und sonstigen geeigneten Parametern bestimmt. Die Anlagerisiken werden mit zunehmendem Alter sukzessive reduziert (sogenanntes „Life-Cycle-Konzept“).

Im Versorgungsfall wird das Guthaben auf dem Kapitalkonto, mindestens jedoch die Summe der geleisteten Beiträge, wahlweise als Einmalbetrag, als Zahlung in Raten oder mit einem zum Renteneintritt gültigen Versicherungstarif verrentet ausgezahlt.

Bei Invalidität oder im Todesfall wird der aufgelaufene Kontostand, mindestens aber ein Kapital in Höhe von 2.000 T€, ausgezahlt.

Die nachfolgende Übersicht weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands die Pensionsanwartschaften mit ihrem Barwert zum 31. Dezember 2022 sowie den im Geschäftsjahr 2022 für die Altersversorgung aufgewandten oder zurückgestellten Betrag, ggfs. unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweils anwendbaren ausländischen Rechts, aus. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen, sowie beim Aufwand im Geschäftsjahr ggf. nach ausländischem Recht vorgesehene beitragsorientierte Pensionspläne.

in T€	Aufwand/Rückstellungen im	
	Barwert	Geschäftsjahr 2022
Christian Levin (Scania CV AB)	454	1.304
Mathias Carlbaum (Scania CV AB)	210	446
Antonio Roberto Cortes (Volkswagen Truck & Bus)	0	290
Annette Danielski (TRATON SE)	572	182
Bernd Osterloh (TRATON SE)	463	287
Alexander Vlaskamp (TRATON SE)	307	385

Den Mitgliedern des Vorstands, die bereits bisher einen Dienstwagen von der TRATON SE erhalten, ist im Fall der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit unter bestimmten Umständen auch die Nutzung eines Dienstwagens zugesagt. Voraussetzung ist, dass die Amtszeit des Vorstandsmitglieds insgesamt mindestens zehn Jahre oder dessen Unternehmenszugehörigkeit insgesamt mindestens 15 Jahre betragen hat oder der Aufsichtsrat im Einzelfall die Zurverfügungstellung des Dienstwagens im Ruhestand im Unternehmensinteresse als angemessen erachtet.

Mit Herrn Osterloh ist aufgrund seiner langjährigen Zugehörigkeit zum Volkswagen Konzern dienstvertraglich vereinbart, dass die Mindestamtszeit als Voraussetzung für die Gewährung eines Dienstwagens im Ruhestand als erfüllt gilt, wenn er nach seiner Amtszeit in den Ruhestand eintritt.

Im Geschäftsjahr 2022 sind keine Änderungen dieser unter diesem Abschnitt erläuterten Zusagen erfolgt.

Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder, die im Geschäftsjahr 2022 ausgeschieden sind

Im Geschäftsjahr 2022 ist kein Vorstandsmitglied ausgeschieden.

Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2022

Im Geschäftsjahr 2022 hat die TRATON SE keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rückforderung lagen nicht vor.

Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die den früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2022 (individualisiert)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der TRATON SE ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Geschäftsjahr 2012 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern die am Anfang des Jahres 2023 für das Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Tantieme sowie der im Geschäftsjahr 2022 ausgezahlte Performance-Share-Plan mit der Tranche 2019-2021 zu der im Geschäftsjahr 2022 gewährten Vergütung.

JOACHIM DREES

Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE und MAN Truck & Bus SE Austritt 15.07.2020	2022	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	700	39
Nebenleistungen	60	3
Tantieme	556	31
LTI 2019-2021 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 650 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ¹)	481	27
Entlassungsentschädigungen	0	0
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.796	100
Versorgungsaufwand	0	–

¹ Herr Drees hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2019-2021 in Höhe von 497 T€ erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen.

MATTHIAS GRÜNDLER

Chief Executive Officer TRATON SE Austritt 30.09.2021	2022	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	1.350	55
Nebenleistungen	29	1
Tantieme	1.072	44
Entlassungsentschädigungen	0	0
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	2.450	100
Versorgungsaufwand	0	–

PROFESSOR DR. CARSTEN INTRA

Mitglied des Vorstands & Arbeitsdirektor TRATON SE; Personalvorstand & Arbeitsdirektor MAN SE und MAN Truck & Bus SE Austritt 15.07.2020	2022	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	0	0
Nebenleistungen	0	0
Tantieme	0	0
LTI 2019-2021 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 650 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ¹)	481	100
Entlassungsentschädigungen	0	0
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	481	100
Versorgungsaufwand	0	–

¹ Herr Prof. Dr. Intra hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2019-2021 in Höhe von 497 T€ erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen.

CHRISTIAN SCHULZ

Mitglied des Vorstands TRATON SE, CFO Austritt 30.09.2021	2022	
	in T€	in %
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	700	39
Nebenleistungen	36	2
Tantieme	556	31
LTI 2019-2021 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 650 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ¹)	481	27
Entlassungsentschädigungen	0	0
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.773	100
Versorgungsaufwand	0	–

¹ Herr Schulz hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2019-2021 in Höhe von 497 T€ erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen.

DR. ING. H.C. TOSTMANN

	2022	
	in T€	in %
Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO MAN SE¹ und MAN Truck & Bus SE Austritt 24.11.2021		
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	700	53
Nebenleistungen	67	5
Tantieme	556	42
Entlassungsentschädigungen	0	0
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	1.323	100
Versorgungsaufwand	0	–

¹ bis 31.08.2021 (Verschmelzung MAN SE mit TRATON SE)

HENRIK HENRIKSSON

	2022	
	in T€	in %
Mitglied des Vorstands TRATON SE; CEO der Scania CV AB und der Scania AB Austritt 30.04.2021		
Pensionszahlungen	0	0
Grundgehalt	0	0
Nebenleistungen	0	0
Tantieme	0	0
LTI 2019-2021 (Performance-Share-Plan, 3-jährig; Zielbetrag 996 T€ p.a.; abzüglich Abschlagszahlung ¹)	TRATON SE 147 Scania CV AB 590	100
Entlassungsentschädigungen		
Summe – gewährte und geschuldete Vergütung	TRATON SE 147 Scania CV AB 590 Gesamt 737	100
Versorgungsaufwand	36	–

¹ Herr Henriksson hat zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 eine Abschlagszahlung auf den LTI 2019-2021 in Höhe von 152 T€ (TRATON SE) und 609 T€ (Scania CV AB) erhalten. Die Abschlagszahlung ist keine im Geschäftsjahr 2022 gewährte Vergütung und wird dementsprechend nicht in der Tabelle ausgewiesen.

Erläuterung

Herr Drees hat bis zu seinem Ausscheiden mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juli 2020 zusätzlich zu seiner Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der TRATON SE eine Vorstandstätigkeit bei der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE ausgeübt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Drees und der TRATON SE besteht bis zum regulär geplanten Ende, dem 17. Januar 2024, fort. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE der TRATON SE die Aufwendungen für die Vergütung von Herrn Drees bis zu zum regulären Ende seiner ursprünglichen Bestellung zum Vorstandsmitglied der MAN Truck & Bus SE, also dem 31. März 2023, in Höhe von 80% erstattet.

Herr Prof. Dr. Intra war bis zum Ablauf des 15. Juli 2020 zum Vorstandsmitglied der TRATON SE bestellt. Zudem war Herr Prof. Dr. Intra bis zu diesem Zeitpunkt zum Vorstandsmitglied der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE bestellt. Mit Wirkung zum Ausscheiden aus den Vorstandsämtern endeten auch die Dienstverträge mit der TRATON SE und der MAN Truck & Bus SE. Mit der MAN SE bestand zu keinem Zeitpunkt ein Dienstvertrag. Herr Prof. Dr. Intra erhielt im Geschäftsjahr von der TRATON SE eine Auszahlung aus dem Performance-Share-Plan 2019-2021. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE der TRATON SE diese Aufwendung von Herrn Prof. Dr. Intra in Höhe von 20% erstattet.

Herr Henriksson war bis zum Ablauf des 30. April 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE und zum President und Chief Executive Officer der Scania CV AB und der Scania AB bestellt. Herr Henriksson hat noch Ansprüche aus Performance-Share-Plänen, die er während seiner Amtszeit erworben hat.

Herr Schulz ist mit Ablauf des 30. September 2021 aus dem Vorstand der TRATON SE ausgeschieden. Herr Schulz war ursprünglich bis zum 17. Januar 2024 zum Mitglied des Vorstands bestellt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Schulz und der TRATON SE bestand bis zum 31. Dezember 2022 fort.

Herr Gründer war ebenfalls bis zum Ablauf des 30. September 2021 Mitglied des Vorstands der TRATON SE und zum Vorstandsvorsitzenden ernannt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Gründer und der TRATON SE läuft bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 15. Juli 2023, fort.

Herr Dr. Ing. h.c. Tostmann war bis zum 24. November 2021 zum Mitglied des Vorstands der TRATON SE, bis zum 31. August 2021 zum Vorstandsvorsitzenden der MAN SE und bis zum 24. November 2021 zum Vorstandsvorsitzenden der MAN Truck & Bus SE bestellt. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann und der TRATON SE besteht bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum Ablauf des 15. Juli 2023, fort. Der Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE hat entschieden, dass die MAN Truck & Bus SE der TRATON SE diese Aufwendung von Herrn Dr. Ing. h.c. Tostmann in Höhe von 80 % erstattet.

Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der TRATON SE und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen der TRATON SE und der TRATON GROUP ermittelt: HGB Ergebnis nach Steuer der TRATON SE und Operative Rendite TRATON GROUP, wie sie im Geschäftsbericht der TRATON SE ausgewiesen sind.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird anhand von zwei Kennzahlen ausgewiesen. Einerseits wird für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Einzelabschluss der TRATON SE ausgewiesene Personalaufwand der TRATON SE um die Vergütung der Konzernvorstände bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON SE (284,2 Arbeitnehmer) auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2022, ohne Berücksichtigung der Konzernvorstände, geteilt (Arbeitnehmer der TRATON SE). Zusätzlich wird der im Konzernanhang ausgewiesene Personalaufwand der TRATON GROUP, bereinigt um die Vergütung der Konzernvorstände, durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON GROUP (Gesamtbelegschaft in Höhe von 104.032 gemäß interner Berichterstattung, dies beinhaltet Leistungslöhner, den indirekten Bereich und Auszubildende) geteilt (Arbeitnehmer TRATON GROUP).

Jährliche Veränderung in %	2022 gegenüber 2021 ²	2021 gegenüber 2020 ²
Vorstandsvergütung¹		
Carlbaum, Mathias ³	431,3%	-
Cortes, Antonio Roberto	27,3%	-10,6%
Danielski, Annette ³	597,2%	-
Drees, Joachim	19,5%	3,8%
Gründler, Matthias	68,8%	69,0%
Henriksson, Henrik	176,3%	-85,0%
Intra, Prof. Dr. Carsten	19,4%	-59,5%
Levin, Christian	96,1%	25,1%
Osterloh, Bernd ³	152,2%	-
Schulz, Christian	16,2%	6,1%
Tostmann, Dr. Andreas	-22,5%	96,9%
Vlaskamp, Alexander ³	1.542,7%	-
Ertragsentwicklung		
HGB Ergebnis nach Steuern der TRATON SE ⁴	-	-
Operative Rendite TRATON GROUP	+2,6 ppt.	0,9 ppt.
Entwicklung der Arbeitnehmervergütung⁵		
Arbeitnehmer der TRATON SE	-7,0%	7,5%
Arbeitnehmer der TRATON GROUP	0,5%	1,1%

1 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

2 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

3 Unterjähriger Eintritt im Geschäftsjahr 2021.

4 Prozentuale Veränderung des HGB Ergebnisses nach Steuer der TRATON SE nicht darstellbar, da in den Geschäftsjahren 2020 bis 2022 ein negatives Ergebnis vorliegt.

5 Personalaufwand zusätzlich bereinigt um außerordentlicher Projekterfolgsbeteiligung ausgewählter Verantwortlicher in 2021.

Peer Group

Die Höhe der Vergütung, der Maximalvergütung sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und ggf. angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat u. a. einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peergroup) heran. Diese Peergroup wird regelmäßig überprüft und angepasst, zuletzt im Dezember 2022. Die Peergroup besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: Caterpillar Inc., Continental AG, Cummins Inc., Daimler Truck AG, Deere & Company, Henkel AG & Co. KGaA, Komatsu Kabushiki kaisha, Magna International Inc., Mitsubishi Motors Corporation, Paccar Inc., Schaeffler AG, Tata Motors Ltd., Thyssenkrupp AG, Volvo AB.

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Grundsätze der Aufsichtsratsvergütung

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 16 der Satzung der TRATON SE geregelt. Der durch das ARUG II neugefasste § 113 Absatz 3 Aktiengesetz sieht vor, dass bei börsennotierten Gesellschaften die Hauptversammlung mindestens alle vier Jahre über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder Beschluss zu fassen hat. Dabei ist auch ein Beschluss zulässig, der die bestehende Vergütung bestätigt. Zudem sind dabei auch Angaben zum System für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats zu machen. Zur Vorbereitung des Beschlusses der Hauptversammlung prüfen Vorstand und Aufsichtsrat jeweils, ob die Vergütung, insbesondere mit Blick auf ihre Höhe und Ausgestaltung, weiterhin im Interesse der TRATON SE liegt und in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Mitglieder des Aufsichtsrats und zur Lage der TRATON SE steht. Aufsichtsrat und Vorstand haben der ordentlichen Hauptversammlung am 30. Juni 2021 die bestehende Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats zur Bestätigung und das Vergütungssystem zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Hauptversammlung hat am 30. Juni 2021 mit 99,99% der abgegebenen Stimmen die Vergütung bestätigt und das Vergütungssystem beschlossen.

Überblick über die Vergütung

Vergütungskomponenten

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats besteht aus einer festen jährlichen Vergütung und dem Sitzungsgeld.

Die feste jährliche Vergütung beträgt 225 T€ für den Vorsitzenden des Aufsichtsrats, 150 T€ für den Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats und 75 T€ für jedes andere Mitglied des Aufsichtsrats.

Für ihre Tätigkeiten in Ausschüssen erhalten Mitglieder des Aufsichtsrats eine zusätzliche feste jährliche Vergütung pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die feste jährliche Vergütung beträgt für den Ausschussvorsitzenden 80 T€, für den Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden 60 T€ und für die anderen Mitglieder eines Ausschusses jeweils 40 T€. Nicht berücksichtigt werden Mitgliedschaften im Nominierungsausschuss und im Vermittlungsausschuss im Sinne von § 27 Abs. 3 MitbestG, sofern ein solcher Vermittlungsausschuss künftig eingeführt werden sollte. Gehört ein Mitglied des Aufsichtsrats mehreren Ausschüssen an, werden nur die beiden Funktionen in den Ausschüssen vergütet, auf die die höchste feste jährliche Vergütung entfällt. Damit entspricht die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats auch der Empfehlung G.17 des Deutschen Corporate Governance Kodex, der zufolge der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie des Vorsitzenden und der Mitglieder von Ausschüssen angemessen berücksichtigt werden soll.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied des Aufsichtsrats ein Sitzungsgeld von 1 T€. Bei mehreren Sitzungen an einem Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Die feste jährliche Vergütung wird fällig nach Ablauf der Hauptversammlung, die den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr, für das die Vergütung gezahlt wird, entgegennimmt oder über seine Billigung entscheidet. Die feste jährliche Vergütung wird zeitanteilig gekürzt, wenn ein Mitglied dem Aufsichtsrat oder dem Ausschuss nicht während des vollen Geschäftsjahres angehört oder das Amt als Vorsitzender oder stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses nicht während des vollen Geschäftsjahres innehat. Eine auf die Vergütung und auf Auslagen der Mitglieder des Aufsichtsrats ggf. zu entrichtende Umsatzsteuer erstattet die TRATON SE.

Die TRATON SE sorgt außerdem dafür, dass zugunsten der Mitglieder des Aufsichtsrats eine Haftpflichtversicherung mit Selbstbehalt besteht.

Für den Zeitraum nach der Beendigung des Amtes erhalten ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats von der TRATON SE keine Vergütung mehr.

Beitrag der Vergütung zur Förderung der langfristigen Entwicklung der TRATON SE

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats berücksichtigt sowohl nach ihrer Struktur als auch nach ihrer Höhe die Anforderungen an das Amt eines Aufsichtsratsmitglieds der TRATON SE, insbesondere den damit verbundenen zeitlichen Aufwand sowie die damit verbundene Verantwortung. Die Vergütung ist marktüblich ausgestaltet und ihre Höhe steht – auch im Vergleich zur Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats anderer börsennotierter Unternehmen vergleichbarer Größe in Deutschland – in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben der Mitglieder des Aufsichtsrats und zur Lage der TRATON SE.

Die Vergütung ermöglicht es, geeignete und qualifizierte Kandidaten für das Amt als Aufsichtsratsmitglied zu gewinnen. Dadurch trägt die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats dazu bei, dass der Aufsichtsrat insgesamt seine Aufgaben zur Überwachung und Beratung des Vorstands sachgerecht und kompetent wahrnehmen kann. Auch die Beschränkung auf eine Festvergütung trägt diesen Aufgaben des Aufsichtsrats Rechnung. Die Beschränkung setzt für die Aufsichtsratsmitglieder einen Anreiz, bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Beratungsaufgaben die Geschäftsführung des Vorstands angemessen zu hinterfragen, ohne sich dabei vorrangig an der Entwicklung operativer Kennziffern zu orientieren. Gemeinsam mit dem Vorstand fördert der Aufsichtsrat damit die Geschäftsstrategie sowie die langfristige Entwicklung der TRATON SE. Die Beschränkung auf eine Festvergütung entspricht zudem der Anregung G.18 Satz 1 des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2022

Gewährte und geschuldete Vergütung an die im Geschäftsjahr 2022 amtierenden Aufsichtsratsmitglieder

Die folgende Tabelle zeigt die im Geschäftsjahr 2022 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der TRATON SE und die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2022. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde, wie für die Vorstandsmitglieder erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2022 faktisch zugeflossenen Beträge ab, das heißt die Vergütung, die den Aufsichtsratsmitgliedern für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 gezahlt wird, auch wenn die Vergütung erst im Folgejahr nach Ablauf der Hauptversammlung fällig wird.

	Feste Vergütung		Tätigkeit in den Ausschüssen		Sitzungsgelder		Gesamt	Vergütungen aus anderen Konzernmandaten
	2022		2022		2022		2022	2022
	in T€	in %	in T€	in %	in T€	in %	in T€	in T€
Pötsch, Hans Dieter	225	72	80	26	7	2	312	-
Lyngsie, Michael ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Bechstädt, Torsten ¹	75	51	60	41	11	8	146	-
Carlquist, Mari ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Cavallo, Daniela ¹	75	63	40	33	5	4	120	-
Döss, Dr. Manfred ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Kerner, Jürgen ¹	75	61	40	33	7	6	122	21
Kilian, Gunnar ²	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirchmann, Dr. Albert X.	75	91	-	-	7	9	82	21
Kuhn-Piëch, Dr. Julia	75	60	40	32	10	8	125	67
Lorentzon, Lisa ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Luthin, Bo ^{2,3}	-	-	-	-	-	-	-	-
Macpherson, Nina	75	60	40	32	9	7	124	67
Porsche, Dr. Dr. Christian	75	62	40	33	6	5	121	67
Schmid, Dr. Wolf-Michael	75	91	-	-	7	9	82	-
Schnur, Karina ¹	75	60	40	32	10	8	125	20
Sedlmaier, Josef ¹	0	0	-	-	-	-	0	-
Wansch, Markus ¹	75	93	-	-	6	7	81	21
Witter, Frank	75	45	80	48	10	6	165	-
Zieger, Steffen ¹	74	94	-	-	6	8	80	23

1 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsverbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

2 Verzichtserklärung hinsichtlich der vollständigen Vergütung 2022

3 Der Vorstand der TRATON SE hat mit Blick auf die Verzichtserklärungen entschieden, nach der Hauptversammlung 2023 eine Zuwendung von 507 T€ an die „Scania Personalstiftelse 1996“ auszus zahlen.

Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der TRATON SE und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand folgender Ertragskennzahlen der TRATON SE und der TRATON GROUP ermittelt: HGB Ergebnis nach Steuer der TRATON SE und Operative Rendite TRATON GROUP, wie sie im Geschäftsbericht der TRATON SE ausgewiesen sind.

Die Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird anhand von zwei Kennzahlen ausgewiesen. Einerseits wird für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer die durchschnittliche Vergütung der Arbeitnehmer ermittelt, indem der im Einzelabschluss der TRATON SE ausgewiesene Personalaufwand der TRATON SE um die Vergütung der Konzernvorstände bereinigt wird. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON SE auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2022, ohne Berücksichtigung der Konzernvorstände, geteilt (Arbeitnehmer der TRATON SE). Zusätzlich wird der im Konzernanhang ausgewiesene Personalaufwand der TRATON GROUP, bereinigt um die Vergütung der Konzernvorstände, durch die Anzahl der Arbeitnehmer der TRATON GROUP (Headcount) geteilt (Arbeitnehmer TRATON GROUP).

Jährliche Veränderung in %	2022 gegenüber 2021 ²	2021 gegenüber 2020 ²
Aufsichtsratsvergütung¹		
Pötsch, Hans Dieter	0,0%	0,3%
Lyngsie, Michael	0,0%	0,0%
Bechstädt, Torsten	0,7%	-1,4%
Carlquist, Mari	0,0%	0,0%
Cavallo, Daniela ³	73,9%	-
Döss, Dr. Manfred	0,0%	0,0%
Kerner, Jürgen	-10,6%	-18,8%
Kilian, Gunnar	0,0%	0,0%
Kirchmann, Dr. Albert X.	4,0%	15,1%
Kuhn-Piëch, Dr. Julia	27,2%	-16,6%
Lorentzon, Lisa	0,0%	0,0%
Luthin, Bo	0,0%	0,0%
Macpherson, Nina	0,0%	-1,5%
Porsche, Dr. Dr. Christian	25,3%	17,2%
Schmid, Dr. Wolf-Michael	0,0%	-1,2%
Schnur, Karina	-16,2%	-16,0%
Sedlmaier, Josef ³	-	-
Wansch, Markus ³	43,7%	-
Witter, Frank	103,7%	-
Zieger, Steffen	-1,0%	-16,1%



Jährliche Veränderung in %	2022 gegenüber 2021 ²	2021 gegenüber 2020 ²
Ertragsentwicklung		
HGB Ergebnis nach Steuern der TRATON SE ⁴	-	-
Operative Rendite TRATON GROUP	+2,6 ppt.	0,9 ppt.
Entwicklung der Arbeitnehmervergütung⁵		
Arbeitnehmer der TRATON SE	-7,0%	7,5%
Arbeitnehmer der TRATON GROUP	0,5%	1,1%

1 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

2 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

3 Eintritt erst im Geschäftsjahr 2021 bzw. 2022.

4 Prozentuale Veränderung des HGB Ergebnisses nach Steuer der TRATON SE nicht darstellbar, da in den Geschäftsjahren 2020 bis 2022 ein negatives Ergebnis vorliegt.

5 Personalaufwand zusätzlich bereinigt um außerordentlicher Projekterfolgsbeteiligung ausgewählter Verantwortlicher in 2021.

Finanzkalender

02.05.2023

Zwischenmitteilung 3M 2023

01.06.2023

Hauptversammlung

26.07.2023

Halbjahresfinanzbericht 2023

25.10.2023

Zwischenmitteilung 9M 2023

Aktuelle Informationen und Termine sind auf der Internetseite der TRATON SE unter www.traton.com/finanzkalender verfügbar.

Definitionen

Aktive Mitarbeiter: Anzahl der Festangestellten ohne Auszubildende und Mitarbeiter in Altersteilzeit.

Aktiviertete Entwicklungskosten: Die aktivierten Entwicklungskosten umfassen alle direkten und indirekten Kosten, die dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbar und aktivierungspflichtig sind.

Aktivierungsquote: Die Aktivierungsquote ist definiert als das Verhältnis der aktivierten Entwicklungskosten zu den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten. Sie gibt an, welcher Anteil der gesamten primären Aufwendungen für Forschung und Entwicklung aktivierungspflichtig ist.

Auftragseingang: Der Auftragseingang ist definiert als rechtlich wirksame und verbindliche Bestellungen.

Ausschüttungsquote: Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stammaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der TRATON SE entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

BEV-Absatz-Quote: Das Verhältnis der Anzahl der batterieelektrischen Fahrzeuge und der Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge zur Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge, ohne das Modell MAN eTGE.

Book-to-bill-Ratio: Das Verhältnis von Auftragseingang zu Absatz.

Brutto-Cashflow: Der Brutto-Cashflow setzt sich zusammen aus der Summe des Ergebnisses vor Steuern und Ertragsteuerzahlungen, bereinigt um Abschreibungen und Wertminderungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, auf aktivierte Entwicklungskosten, auf Vermietete Erzeugnisse (jeweils saldiert mit Zuschreibungen), Wertaufholungen und Wertminderungen auf Beteiligungen, Veränderung der Pensionen, Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen, Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung sowie Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge.

Bruttomarge: Die Bruttomarge wird als prozentuales Verhältnis des Bruttoergebnis vom Umsatz zum Umsatz für die jeweilige Periode berechnet.

Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO): International anerkanntes Rahmenwerk für das Enterprise Risk Management und das Interne Kontrollsystem (IKS).

Compliance: Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien sowie ethischer Grundsätze.

Corporate Governance: Im internationalen Sprachgebrauch Bezeichnung für die verantwortungsvolle, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle.

DCGK: Der Deutsche Corporate Governance Kodex stellt wesentliche gesetzliche Vorschriften zur Leitung und Überwachung deutscher börsennotierter Gesellschaften dar und enthält in Form von Empfehlungen und Anregungen international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Derivate/derivative Finanzinstrumente: Finanzinstrumente, deren Wert sich im Wesentlichen vom Preis und den Preisschwankungen/-erwartungen eines zugrunde liegenden Basiswerts (z. B. Aktien, Devisen, Zinspapiere) ableitet.

Dividendenrendite: Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstags des Berichtsjahres je Aktiegattung berechnet und sie zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

ESG (Environmental, Social, Governance): Umwelt, Soziales und verantwortungsvolle Unternehmensführung.

European-Medium-Term-Notes (EMTN)-Programm: Rahmenvertrag zwischen Unternehmen und Händlern von Schuldverschreibungen, der es Unternehmen ermöglicht, Wertpapiere am europäischen Kapitalmarkt zur Beschaffung von Fremdkapital innerhalb kürzester Zeit zu platzieren.

Fair Value: Er entspricht dem beizulegenden Zeitwert, d.h. dem Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Funktionskosten: Funktionskosten sind Umsatzkosten, Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten.

Kurs-Gewinn-Verhältnis: Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktie durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

Marktanteil: TRATON-Anteil an den Zulassungen an Lkw und Bussen am Gesamtmarkt.

Nettoverschuldungsgrad: Der Nettoverschuldungsgrad wird durch Division der Nettoliquidität/Nettoverschuldung durch das EBITDA (bereinigt) der letzten zwölf Monate berechnet und wird für TRATON Operations inklusive Corporate Items ermittelt.

Operatives Ergebnis (bereinigt): Das Operative Ergebnis (bereinigt) wird für eine möglichst hohe Transparenz des Geschäftsergebnisses durch Berücksichtigung von Bereinigungen auf das Operative Ergebnis ermittelt. Diese Bereinigungen umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können. Darunter fallen insbesondere Kosten für Restrukturierungs- und Strukturmaßnahmen sowie einmalige Ereignisse mit wesentlichem Einfluss auf das Ergebnis der TRATON GROUP.

Option: Vereinbarungen, bei denen der Käufer berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, den zugrunde liegenden Vermögensgegenstand zu einem in der Zukunft liegenden Zeitpunkt für einen vorab festgelegten Preis zu erwerben (Call-Option) oder zu veräußern (Put-Option). Hingegen ist der Verkäufer der Option zur Abgabe bzw. zum Kauf des Vermögensgegenstands verpflichtet und erhält für die Bereitstellung der Optionsrechte in der Regel eine Prämie.

Sachinvestitionsquote: Die Sachinvestitionsquote gibt das Verhältnis von Sachinvestitionen zum Umsatz an und wird für TRATON Operations ermittelt.

Swap: Vereinbarung zweier Vertragsparteien über den Austausch von Zahlungsströmen über eine bestimmte Zeitspanne. Wichtige Beispiele sind Währungsswaps, bei denen auf unterschiedliche Währungen lautende Kapitalbeträge getauscht werden, und Zinsswaps, die üblicherweise den Tausch von fixen und variablen Zinszahlungen derselben Währung vorsehen.

Total Cost of Ownership (TCO): Summe aller für die Anschaffung eines Vermögenswerts, seine Nutzung und ggf. für die Entsorgung anfallenden Kosten.

Vertragsverbindlichkeit: Verpflichtung, an einen Kunden Güter oder Dienstleistungen zu übertragen, für die der Kunde bereits eine Gegenleistung erbracht hat bzw. noch zu erbringen hat.

Weighted Average Cost of Capital (WACC): Bezeichnung für die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.

Zulassungen: Anzahl der erstmalig in einem Land bei den jeweiligen Zulassungsbehörden zugelassen und registrierten Neufahrzeuge. Mit den Zulassungen wird die Größe des Marktes für Neufahrzeuge und damit auch die Marktentwicklung beschrieben. Aus den Zulassungsdaten wird auch der Marktanteil berechnet.

Impressum

Herausgeber

TRATON SE
Hanauer Str. 26
80992 München
www.traton.com

Corporate Communications

media-relations@traton.com

Investor Relations

investor.relations@traton.com

T: +49 89 36098 70

Konzept, Gestaltung und Satz

3st kommunikation GmbH, Mainz

Copyright

©2023 bei TRATON SE und 3st kommunikation GmbH

Fotos

Alexander Raissis/unsplash (Titel)
Silas Baisch/unsplash (S. 1)
Malagrine Studio (S. 3: erstes von links, S. 7)
Stefan Bösl (S. 3: zweites von links)
Jan Dada (S. 3: drittes und viertes von links)
Federico Beccari/unsplash (S. 4)
MAN Truck & Bus SE (S. 5, S. 15: obere Reihe, zweites und viertes von links sowie untere Reihe, erstes und zweites von links, S. 21: unten links)
Navistar (S. 6, S. 15: obere Reihe, drittes von links, S. 21: unten rechts, S. 24: links)
Dan Boman/Scania CV AB (S. 8, S. 12, S. 15: untere Reihe, drittes von links)
Scania CV AB (S. 9, S. 11, S. 21: oben links und rechts)
Dirk Bruniecki (S. 13, S. 16, S. 25, S. 32)
Kari Medig (S. 14, S. 15: obere Reihe, erstes von links)
Gustav Lindh/Scania CV AB (S. 15: untere Reihe, viertes von links)
Volkswagen Truck & Bus (S. 15: untere Reihe, fünftes von links, S. 23: links)
Heléne Grynfarb (S. 17 – 19, S. 23: rechts)
Peggy Bergman/Scania CV AB (S. 22)
TRATON SE (S. 23: Mitte)
Simeon Johnke/András Heiberger (S. 24: rechts)

TRATON GROUP Fünfjahresübersicht

	2022	2021	2020	2019	2018
Lkw und Busse (in Einheiten)					
Auftragseingang	334.583	359.975	216.251	227.240	243.714
davon Lkw	274.299	305.745	182.402	190.974	209.738
davon Busse	32.274	22.237	14.611	21.032	23.889
davon MAN TGE	28.010	31.993	19.238	15.234	10.087
Absatz	305.485	271.608	190.180	242.219	232.992
davon Lkw	254.300	230.549	156.371	205.935	202.492
davon Busse	29.601	18.857	16.174	21.496	22.629
davon MAN TGE	21.584	22.202	17.635	14.788	7.871
TRATON GROUP					
Umsatz (in Mio €)	40.335	30.620	22.580	26.901	25.927
Operatives Ergebnis (in Mio €)	1.564	393	81	1.884	1.513
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	2.071	1.599	135	1.871	1.650
Operative Rendite (in %)	3,9	1,3	0,4	7,0	5,8
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,1	5,2	0,6	7,0	6,4
Aktive Mitarbeiter ¹	100.356	97.235	82.567	82.679	97.395



	2022	2021	2020	2019	2018
TRATON Operations²					
Umsatz (in Mio €)	39.554	30.103	22.152	26.444	24.963
Operatives Ergebnis (in Mio €)	1.973	677	176	1.741	1.346
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	2.257	1.883	230	1.729	1.484
Operative Rendite (in %)	5,0	2,2	0,8	6,6	5,4
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	5,7	6,3	1,0	6,5	5,9
Kapitalrendite (ROI) (in %)	6,7	0,8	-0,1	9,7	8,6
EBITDA (bereinigt) (in Mio €)	4.016	3.434	1.435	3.022	2.366
Primäre F&E-Kosten (in Mio €)	1.892	1.462	1.154	1.376	1.411
Sachinvestitionen (in Mio €)	1.298	1.125	988	993	931
Netto-Cashflow (in Mio €)	-625	938	979	2.711	221
Nettoliiquidität/-verschuldung (in Mio €) ¹	-3.563	-1.694	1.347	1.500	227
Scania Vehicles & Services					
Auftragseingang (in Einheiten)	82.071	116.798	92.940	88.739	97.446
Absatz (in Einheiten)	85.232	90.366	72.085	99.457	96.475
Umsatz (in Mio €)	15.316	13.927	11.521	13.934	12.981
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	1.315	1.412	802	1.506	1.207
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	8,6	10,1	7,0	10,8	9,3



	2022	2021	2020	2019	2018
MAN Truck & Bus					
Auftragseingang (in Einheiten)	109.717	143.531	84.921	100.652	112.915
Absatz (in Einheiten)	84.513	93.668	81.673	104.887	102.556
Umsatz (in Mio €)	11.331	10.934	9.659	11.088	10.815
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	139	249	-553	371	539
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	1,2	2,3	-5,7	3,3	5,0
Navistar Sales & Services³					
Auftragseingang (in Einheiten)	86.019	42.588	-	-	-
Absatz (in Einheiten)	81.892	30.305	-	-	-
Umsatz (in Mio €)	10.501	3.557	-	-	-
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	502	41	-	-	-
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	4,8	1,2	-	-	-



	2022	2021	2020	2019	2018
Volkswagen Truck & Bus					
Auftragseingang (in Einheiten)	57.042	57.241	38.805	41.103	36.535
Absatz (in Einheiten)	54.136	57.405	36.974	41.891	36.362
Umsatz (in Mio €)	2.952	2.113	1.235	1.738	1.421
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	309	171	-15	43	28
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	10,5	8,1	-1,2	2,5	2,0
TRATON Financial Services					
Umsatz (in Mio €)	1.294	964	820	849	760
Operatives Ergebnis (bereinigt) (in Mio €)	303	259	107	142	138
Operative Rendite (bereinigt) (in %)	23,5	26,9	13,1	16,8	18,2
Eigenkapitalrendite (in %)	4,0	18,6	11,1	16,9	19,2
TRATON-Aktie					
Ergebnis je Aktie (in €) ⁴	2,28	0,91	-0,20	3,04	2,78
Dividende je Aktie (in €) ⁵	0,70	0,50	0,25	1,00	-
Anzahl Stammaktien am 31.12.	500.000.000	500.000.000	500.000.000	500.000.000	10.000.200
Stammaktien Schlusskurs (Xetra-Notierung, in €)	14,13	22,14	22,61	23,92	-

1 Stand am 31. Dezember

2 Die Angaben für die Jahre 2018-2019 wurden nicht auf die aktuelle Struktur von TRATON Operations angepasst, sondern entsprechen der Struktur vor 2021 (Industrial Business).

3 2021: 1. Juli bis 31. Dezember

4 Ergebnis je Aktie vergleichbar für 2018 auf Basis 500 Mio Aktien gerechnet

5 2022: vorgeschlagene Dividende, vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung 2023

**TRANSFORMING
TRANSPORTATION
TOGETHER**

For a sustainable world

WWW.TRATON.COM